

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6202 – Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Pojišťovnictví

Letecké pojištění, jeho vznik, význam a pozice na současném pojistném trhu

Aviation insurance, its creation, role and position on the present insurance market

DP – PO – KPO 2007 13

MARTINA CHMELÍKOVÁ

Vedoucí práce: doc. Ing. Eva Ducháčková, CSc. (KPO)
Konzultant: Ing. Radek Moc (KPO)

Počet stran: 79
Datum odevzdání: 11. 5. 2007

Počet příloh: 5

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum: 10. 5. 2007

Podpis:
Martina Chmelíková

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala paní doc. Ing. Evě Ducháčkové, CSc., paní Ing. Iloně Šilhanové, paní Ing. Evě Zámyslické a panu Ing. Ivu Brodskému za jejich odborné vedení, připomínky, cenné rady a informace, které mi pomohly dovést tuto diplomovou práci do konečné podoby.

Resumé

Cílem diplomové práce je provedení analýzy leteckého pojištění. Práce je zaměřena nejenom na vznik, podobu a význam leteckého pojištění, ale i na posouzení jeho pozice na současném českém a světovém pojistném trhu.

První část této práce se zabývá dopravním pojištěním, ze kterého se postupem času vyčlenilo, pro svoji specifickou, pojištění letecké. Uvádí především konstrukci pojištění v dopravě, ale zmiňuje se i o podobě pojistných podmínek.

Druhá část práce se již věnuje přímo leteckému pojištění. Popisuje historii leteckého pojištění a letectví, podrobně analyzuje legislativu týkající se této oblasti a charakterizuje jednotlivé druhy leteckého pojištění.

Třetí a čtvrtá kapitola sleduje vývoj leteckého pojištění na českém pojistném trhu. Třetí část uvádí konkrétní nabídky pro pojištění letadel u jednotlivých pojišťoven a popisuje proces od uzavření pojistné smlouvy až po výplatu pojistného plnění. Čtvrtá kapitola se soustřeďuje hlavně na vývoj předepsaného pojistného v leteckém pojištění a na podíl jednotlivých pojišťoven na českém leteckém pojistném trhu.

Poslední část práce shrnuje situaci na světovém leteckém pojistném trhu. Zaměřuje se zejména na dvě klíčové pojistné události (24. července 2001, 11. září 2001) a jejich dopad na mezinárodní pojišťovací a zajišťovací trh. Poté stručně představuje některé významné mezinárodní organizace, které působí v oblasti letectví. Závěr vyhodnocuje pozici leteckého pojištění na světovém pojistném trhu.

Summary

The aim of this diploma work is to analyse aviation insurance. This work targets not only on the creation, content and a role of aviation insurance but also evaluates its position on the present Czech and world insurance market.

The first chapter deals with transport insurance, from which, for its haecceity, aviation insurance was ermarked. Not only the structure of transport insurance but also the insurance clauses construction is mentioned in this part.

The second part focuses straight to aviation insurance. It describes history of aviation and aviation insurance, it analyses the legislation in this field and characterizes individual types of aviation insurance in detail.

The third and the fourth parts observe development of aviation insurance on the Czech insurance market. The third chapter indicates concrete offers of aviation insurance by single insurance companies and it describes the whole process from bargain to insurance benefit payment. The fourth part concentrates on written premium development in aviation insurance and on individual insurance companies share on Czech insurance market.

The last part of diploma work summarizes the situation on the world aviation insurance market. It focuses especially on two key insurance events (24. July 2001, 11. September 2001) and on their overall impact on international insurance and reinsurance market. Afterwords it briefly introduces some important international organisations, that work in this branch and finally it evaluates the position of aviation insurance on the world insurance market.

Klíčová slova

Key words

Dopravní pojištění

Transport insurance

Havarijní pojištění

Hull insurance

Letadlo

Aircraft

Letecké pojištění

Aviation insurance

Letecké riziko

Aviation risk

Pojistná částka

Insured sum

Pojistné podmínky

Insurance clauses

Pojištění leteckého provozu

Aviation insurance business

Pojištění odpovědnosti z provozu letadel

Aviation liability insurance

Pojištění odpovědnosti za škodu

Third party liability insurance

Smrtelný úraz

Fatal accident

Spoluúčast

Deductible

Totální škoda

Total loss

Velká částečná škoda

Major partial loss

Obsah

Seznam použitých zkratek a symbolů	11
Úvod	13
1 <u>DOPRAVNÍ POJIŠTĚNÍ</u>	16
1.1 Pojistné podmínky dopravního pojištění	17
1.2 Vnitrozemské dopravní pojištění	19
2 <u>LETECKÉ POJIŠTĚNÍ</u>	21
2.1 Historie letectví a leteckého pojištění	21
2.1.1 Historie leteckého pojištění na našem území	22
2.2 Legislativa v oblasti letectví a leteckého pojištění v ČR	23
2.2.1 Letecký zákon	24
2.2.2 Zákon č. 409/2001 Sb.	25
2.2.3 Mezinárodní dohody, úmluvy a protokoly	26
2.2.4 Letecké předpisy	32
2.2.5 Nařízení a směrnice Evropského společenství	33
2.3 Podoba a obsah leteckého pojištění	36
2.3.1 Pojištění leteckého kaska	38
2.3.2 Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel	40
2.3.3 Pojištění odpovědnosti vlastníků a provozovatelů letišť	43
2.3.4 Pojištění letecké odpovědnosti za výrobek	44
2.3.5 Pojištění válečných rizik	45
2.3.6 Pojištění ztráty užívání letadla	46
2.3.7 Pojištění ztráty pilotní licence	46
2.3.8 Pojištění „porušení závazku“	47
2.3.9 Úrazové pojištění	47

2.3.10	Pojištění spoluúčasti.....	48
2.3.11	Navýšení nebo snížení počtu letadel.....	49
2.3.12	AVN 1C	49
3	<u>NABÍDKA LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA ČESKÉM POJISTNÉM TRHU</u>	51
3.1	Allianz pojišťovna, a.s.....	51
3.1.1	Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vzdušných dopravních prostředků	52
3.1.2	Havarijní pojištění vzdušných leteckých prostředků	54
3.1.3	Proces od uzavření leteckého pojištění po výplatu pojistného plnění	56
3.2	Česká pojišťovna, a.s.....	60
3.2.1	Příklad rámcové smlouvy pro úrazové pojištění osob dopravovaných letadly při vyhlídkových letech a letadly nebo helikoptéry záchrané služby	61
3.3	Kooperativa, pojišťovna, a.s.....	64
3.4	Pojišťovna Slavia, a.s.	64
4	<u>VÝZNAM A POZICE LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA ČESKÉM POJISTNÉM TRHU</u>	66
4.1	Vyhodnocení pozice leteckého pojištění na českém pojistném trhu	68
5	<u>VÝZNAM A POZICE LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA SVĚTOVÉM POJISTNÉM TRHU</u>	73
5.1	Mezinárodní organizace působící v oblasti civilního letectví	78
5.2	Letecké pooly	82
5.3	Vyhodnocení pozice leteckého pojištění na světovém pojistném trhu.....	82
	Závěr.....	90
	Seznam použitých zdrojů	92
	Seznam příloh.....	96

Seznam použitých zkratek a symbolů

a.s.	akciová společnost
ALP	Asociace leteckých provozovatelů
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
BAIC	British Aviation Insurance Company
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie
DPH	daň z přidané hodnoty
EASA	European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)
ECAC	European civil aviation conference (Evropská konference pro civilní letectví)
EU	Evropská unie
EUR	euro
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu)
FAA	Federal Aviation Administration
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
ICC	Institute Cargo Clauses
IČ	identifikační číslo
IUAI	International Union of Aviation Insurers (Mezinárodní unie leteckých pojistitelů)
JAA	Joint Aviation Authorities (Sdružené letecké úřady)
Kč	Koruna česká

kg	kilogram
Log	logaritmus
max.	maximální
mg	miligram
mil.	milion
odst.	odstavec
OSN	Organizace spojených národů
p. a.	per annum (ročně)
písm.	písmeno
RČ	rodné číslo
resp.	respektive
Sb.	sbírka
SDR	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
s.p.	státní podnik
tis.	tisíc
TŠ	totální škody
tzv.	tak zvaný
USA	Spojené státy americké
USD	americký dolar
VČŠ	velké částečné škody
%	procento
§	paragraf

Úvod

Letecké pojištění je poměrně mladým typem pojištění, který se vyčlenil pro svoji specifickou z pojištění dopravního. Jeho rozvoj byl a stále je spjat především s rozmachem letectví.

V dnešní době sice patří letecká doprava mezi relativně bezpečné druhy přepravy, ale případné škody způsobené provozem letadla často dosahují takové výše, kterou provozovatelé jen těžko dokáží pokrýt. Právě z tohoto důvodu vzniklo pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel, které je v mnoha státech povinně smluvní. V České republice je toto pojištění upraveno zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Letecké pojištění zahrnuje samozřejmě celou řadu různých pojištění, která jsou spojena s letadly, leteckými posádkami, přepravovanými osobami nebo nákladem. Mezi nejčastěji dobrovolně uzavíraný druh patří pojištění leteckého kaska (havarijní pojištění).

Se vzrůstajícím významem mezinárodní přepravy rostla potřeba vytvořit pravidla pro mezinárodní leteckou dopravu. V roce 1929 proto byla podepsána Varšavská smlouva, která sjednocovala některá pravidla o mezinárodní letecké přepravě a o odpovědnosti za škodu. Postupem času však její znění přestávalo vyhovovat měnícím se podmínkám a vznikla nutnost modernizace „Varšavského systému“. Po celé řadě iniciativ a zdoluhavých jednáních byl nakonec podepsán nový dokument – Montrealská úmluva, který nahradil v plném rozsahu znění Varšavské úmluvy. Tento dokument má přednost před jinými pravidly, kterými se řídí mezinárodní letecká přeprava. Česká republika podepsala ratifikační listinu jako jeden z prvních států a od 4. listopadu 2003 se pro ni stala úmluva závaznou, neboť bylo získáno potřebných 30 ratifikací.

Diplomová práce je rozčleněna do pěti hlavních částí. Jejím cílem je provedení analýzy leteckého pojištění.

První část práce se zabývá konstrukcí pojištění v dopravě a vztahem leteckého pojištění k dopravnímu pojištění. Uvádí také pojistné podmínky dopravního pojištění, které jsou rovněž základem pojistných podmínek leteckého pojištění.

Druhá část práce se věnuje přímo leteckému pojištění. Poskytuje stručný přehled o historii letectví a leteckého pojištění nejenom ve světě, ale i na území dnešní České republiky. Dále pak podrobně analyzuje legislativu, která se dotýká oblasti letectví a leteckého pojištění hlavně na území České republiky. Zmíněn je zde především zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy. Následuje rozbor několika klíčových mezinárodních úmluv a dohod (např. Varšavské smlouvy, Montrealské úmluvy atd.) a právních úprav pro evropský prostor, které musela Česká republika přijmout po svém vstupu do Evropské unie. Na část zabývající se legislativou navazuje kapitola o podobě a obsahu leteckého pojištění, která charakterizuje jednotlivé druhy leteckého pojištění.

Další dvě kapitoly sledují český letecký pojistný trh. Třetí část je zaměřena hlavně na nabídku leteckého pojištění na českém pojistném trhu a představuje především druhy leteckého pojištění nabízené Allianz pojišťovnou, a.s., Českou pojišťovnou, a.s. a pojišťovnou Slavia, a.s. Je zde také popsán proces od uzavření pojistné smlouvy až po vyplacení pojistného plnění u pojišťovny Allianz, a.s. U nabídky České pojišťovny, a.s. je uveden i příklad rámcové smlouvy pro úrazové pojištění osob dopravovaných letadly při vyhlídkových letech a letadly nebo helikoptérymi záchranné služby. Část čtvrtá se soustřeďuje především na vyhodnocení pozice leteckého pojištění na českém pojistném trhu, na předepsané pojistné v této oblasti a podíl jednotlivých pojišťoven působících na trhu leteckého pojištění.

Závěrečná část práce shrnuje situaci na světovém leteckém pojistném trhu. Podrobně vykresluje reakce mezinárodního pojišťovacího a zajišťovacího trhu na dvě po sobě jdoucí klíčové události: teroristický útok v Colombu na Srí Lance 24. července 2001 a teroristický útok na USA 11. září 2001. Poté následuje stručné představení některých

významných mezinárodních organizací, které působí v oblasti letectví (IUAI, ICAO, IATA atd.). Závěr páté části je věnován leteckým poolům a vyhodnocení pozice leteckého pojištění na světovém pojistném trhu. Graficky znázorňuje například vývoj totálních škod a velkých částečných škod, výši čistého pojistného, rozdělení náhrad cestujícím podle regionů a seznamuje s postupem stanovení cen leteckých pojistných produktů.

1 DOPRAVNÍ POJIŠTĚNÍ

Dopravní pojištění patří mezi klasická pojistná odvětví. Během svého vývoje prošlo mnoha změnami. Původně se pod pojem dopravní pojištění zařazovalo pouze pojištění námořní, které se stalo prvním pojistným odvětvím v dnešním pojetí. Námořní pojištění vzniklo rozpadem námořní půjčky na úvěr a pojištění. Tento vývoj ovlivnil i dnešní podobu dopravního pojištění, která se projevuje v anglickém označení a v rozdělení tohoto pojistného odvětví.

Dopravní pojištění se dělí na:

- „ocean marine insurance“,
- „inland marine insurance“.

Zatímco „ocean marine insurance“ v sobě zahrnuje kromě námořního pojištění i pojištění lodí a nákladů na vnitrozemských vodních cestách, tak „inland marine insurance“ je vnitrozemské dopravní pojištění, které nemá moc společného s marínou. Dopravní pojištění tedy zahrnovalo námořní pojištění a vnitrozemské dopravní pojištění. Později se z něho vyčlenilo pojištění motorových vozidel, které přerostlo význam tohoto pojistného odvětví.

Obecně lze dopravní pojištění rozčlenit podle tří kritérií.

1) Podle předmětu pojistného zájmu na:

- pojištění kaska, resp. dopravních prostředků (hull insurance),
- pojištění karga, resp. přepravovaných věcí (cargo insurance),
- pojištění kontejnerů,
- pojištění přepravného,
- pojištění imaginárního zisku,
- pojištění příspěvku ke společné havárii.

2) Podle způsobu přepravy na:

- námořní pojištění (pojištění námořní přepravy),
- pojištění pozemní a říční dopravy,
- letecké pojištění (pojištění letecké dopravy),
- pojištění kombinované přepravy.

3) Podle doby trvání pojištění na:

- pojištění po dobu cesty a pojištění na určitou dobu (v pojištění kaska),
- pojištění jednotlivé a pojištění běžné (v pojištění karga).

Dopravní pojištění je označováno jako pojištění přímých škod, ale může se vztahovat i na některé nepřímé škody jako jsou například náklady na odvrácení škody, přeložení či skladování přepravovaných věcí nebo na příspěvek ke společné havárii. [1], [2], [3], [4], [5]

1.1 Pojistné podmínky dopravního pojištění

Základem pojistných podmínek většiny pojišťoven, které provozují dopravní pojištění jsou stále platné pojistné podmínky anglického námořního práva. Existují tzv. klasické anglické pojistné podmínky a „nové“ anglické pojistné podmínky.

Klasické anglické pojistné podmínky rozlišují tři základní druhy dopravního pojištění:

- pojištění s vyloučením tzv. zvláštní havárie,
- pojištění včetně zvláštní havárie,
- pojištění proti všem rizikům.

Pojištění s vyloučením tzv. zvláštní havárie, které má nejužší pojistné krytí, poskytuje pojistnou ochranu zejména při totálních škodách. Škody částečné jsou hrazeny jen v případech, kdy se jedná o mimořádnou událost. Částečné škody i při normálním průběhu

dopravy kryje pojištění včetně zvláštní havárie. Z tohoto pojištění jsou vyloučeny škody, které plynou z přirozené povahy zásilky. Nejšířší krytí v sobě zahrnuje pojištění proti všem rizikům. Rizika válečná a politická jsou z uvedeného pojištění vyloučena, pokud nejsou výslovně sjednána. Výraz zvláštní havárie pochází z anglické právní terminologie a zahrnuje celkovou ztrátu (zničení), zvláštní havárii (poškození) a tzv. společnou havárii. Společná havárie je institutem mezinárodního námořního práva, který byl založen, aby bylo možné vzniklé ztráty při zachraňování lodi a nákladu ze společného ohrožení rozvrhnout spravedlivým způsobem mezi účastníky plavby. Podíl každého účastníka na ztrátách a výlohách se nazývá příspěvkem ke společné havárii.

„Nové“ anglické pojistné podmínky (Institute Cargo Clauses - ICC) nahradily v roce 1982 historické klasické anglické pojistné podmínky.

Rozlišují tři rozsahy pojistného krytí (klauzule A, B, C):

1) Pojištění podle klauzule C zahrnuje tyto pojistné události:

- požár a výbuch,
- ztroskotání, potopení nebo převrhnutí lodi,
- převrácení nebo vykolejení na souši,
- kolize s jiným předmětem.

2) Pojištění podle klauzule B zahrnuje navíc riziko:

- zemětřesení, výbuch sopky a úder blesku,
- smetení z paluby,
- vniknutí vody do dopravního prostředku, kontejneru nebo skladu,
- úplné ztráty celých zásilek při nakládání nebo hašení lodí.

3) Pojištění podle klauzule A je vlastně pojištěním proti všem rizikům. Přesný rozsah pojistného krytí je určen řadou ustanovení pojistných podmínek.

Z pojistného krytí jsou podle ICC 1982 vyloučeny škody způsobené zvlášť hrubou nedbalostí nebo záměrem pojištěného, běžným úbytkem tekutin či hmotností, v důsledku

skryté vady věci, vnitřní zkázou pojištěné věci, zpožděním zásilky (i přesto, že je způsobena pojistnou událostí), vadným naložením nákladu, atmosférickým teplem nebo chladem, nedostatečným zabalením nebo nedostatečnou přípravou věci pro dopravu apod. Dále jsou vyloučena válečná a politická rizika. Tato rizika se pojišťují na základě speciálních pojistných podmínek, a to pouze při námořní, letecké a poštovní přepravě. [1], [2], [3], [4], [5]

1.2 Vnitrozemské dopravní pojištění

Vnitrozemské dopravní pojištění je poměrně mladá součást dopravního pojištění. K rozvoji tohoto pojištění přispěl především rozvoj v oblastech železniční dopravy, letecké dopravy a automobilismu. Pro vznik tohoto pojištění byla rozhodující hlavně omezená odpovědnost dopravce za škody. Dopravce totiž neodpovídá za škody, jejichž vznik nemohl ovlivnit. Dále jeho odpovědnost za škodu končí po uplynutí lhůty po dodání do skladu, kde odpovídá už jenom za škody vzniklé jeho zaviněním. Také likvidace škody u pojišťovny je mnohem snadnější než důkazné řízení s dopravcem.

Rozlišujeme následující druhy vnitrozemského dopravního pojištění:

- pojištění přepravovaných věcí,
- pojištění říčního kasko,
- letecké pojištění,
- ostatní druhy dopravního pojištění:
 - pojištění odpovědnosti schovatele za škodu na věcech převzatých do úschovy,
 - pojištění dopravních děl,
 - pojištění movitých věcí (osobních a komerčních) včetně jejich přepravy.

Za nejcharakterističtější vnitrozemské pojištění je považováno **pojištění přepravovaných věcí**. Jeho konstrukce většinou odpovídá pojištění proti všem rizikům, ale s určitými výlukami.

Mezi tyto výluky patří:

- rizika válečná, jaderná, konfiskace ilegálních věcí úřady, rizika stávek a občanských nepokojů a riziko rozbití křehkých předmětů (většinu těchto rizik je však možné pojistit na základě zvláštní úmluvy či zvláštní pojistnou smlouvou),
- nepřímé škody (zpoždění zásilky, ztráta trhu),
- škody způsobené přirozenou povahou přepravované věci,
- odcizení nebo vykradení věci, způsobené či vědomě umožněné zaměstnancem pojištěného (úmyslné škody),
- zboží, které je přepravované obchodními cestujícími.

Samostatným doplňkovým pojištěním přepravovaných věcí je **pojištění válečných a politických rizik**. Sazby pojištění válečných a politických rizik jsou závislé na vývoji těchto rizik v oblastech, jimiž vedou dané dopravní trasy. Podmínky a sazby přebírají dnes pojišťovny většinou od svých zajistitelů. Tato rizika lze pojistit pouze v rámci námořního a leteckého pojištění a při poštovní přepravě, v ostatních případech se považují za nepojistitelná. [1], [2], [3], [4], [5]

2 LETECKÉ POJIŠTĚNÍ

2.1 Historie letectví a leteckého pojištění

Před mnoha lety lidé považovali schopnost létat jako symbol velikosti a síly bohů. Vyprávěly se různé příběhy o nadpřirozených bytostech, které se vznášely k nebi. Podle těchto příběhů měl například perský král Kaj Kaoos létající trůn tažený orly nebo polský hrabě Twardowski létat na hřbetu kohouta na Měsíc. Jako první údajně začali létat Daidalos a Ikaros pomocí křídel sestrojených z peří a vosku. S myšlenkou využít vlastností vzduchu údajně přišel jako první Aristoteles. Leonardo da Vinci vytvořil návrhy prvních létajících strojů a využil přitom přirozený odpor vzduchu.

O sestrojení létajícího stroje se pokusila celá řada lidí, ale většinou bez úspěchu. Významný posun v letectví znamenal objev vztlaku doktorem Danielem Bernoullim. Na tomto principu pak Sir George Cayley v roce 1853 sestrojil první kluzák na světě. První lety s motorovým letadlem uskutečnili bratři Wrightové v roce 1903.

K rozvoji letectví přispěly zejména obě světové války. Letectví se v této době rozvíjelo především na vojenské úrovni, později však zaznamenalo rozkvět i civilní letectví. Význam letecké dopravy postupně vzrůstal a začala sílit i potřeba rozdrobit rizika spojená s tímto druhem dopravy. Vzniklo tak letecké pojištění, na jehož tvorbě se nejdříve podíleli letečtí experti, protože se jednalo hlavně o technické záležitosti. Později přešla jeho tvorba do rukou ekonomů. První záznam o leteckém pojištění pochází z roku 1910 a můžeme ho nalézt v nabídce „White Gross Insurance Agency“, avšak uzavření nějakého pojištění „náhodného poškození během pokusů vzletu, letu a přistání“ zde není potvrzeno. První potvrzené smlouvy týkající se leteckého pojištění pocházejí z Velké Británie a Spojených států amerických z let 1914 – 1918.

Průkopníkem leteckého pojištění se ve Velké Británii stal bývalý pilot Captain Lamplough. V roce 1931 pak byla založena „British Aviation Insurance Company“ (BAIC),

jejíž kapitál byl upsán sedmi velkými britskými pojišťovnami. Jako druhá britská pojišťovna v oblasti leteckého pojištění byla v roce 1935 založena „Aviation & General Insurance Company“. Po roce 1945 se letecké pojištění uzavíralo i v nově vznikajících odděleních leteckých pojištění v dalších britských pojišťovnách. V roce 1983 vznikla „London Aviation Insurance Group“ a v roce 1990 „British Aviation Insurance Group“. Tyto společnosti sdružovaly několik pojišťoven a pojišťovny ve skupině využívaly také stejné tiskopisy pojistných smluv. Jejich cílem bylo dosažení stabilního vývoje, široké základny pro úpis rizika a vysoké úrovně technických služeb.

Nezanedbatelná role na britském trhu patří samozřejmě syndikátům „Lloyds“, které používaly v začátcích leteckého pojištění jenom 14 syndikátů (ze 400) pro upisování leteckého obchodu. S rozvojem letectví během druhé světové války počet syndikátů vzrostl, ale postupným slučováním a vlivem rozvoje leteckého pojištění jejich počet opět klesl skoro na původní hodnotu.

Velký rozvoj leteckého průmyslu a leteckého pojištění probíhal ve Spojených státech amerických, a to především díky jejich rozloze a nedotčenosti druhou světovou válkou. Vzniklo zde několik významných leteckých pojišťovacích skupin, mezi něž patří například „United States Aviation Insurance Groups“ nebo „Associated Aviation Insurance Underwriters“. Zakládána byla také letecká oddělení v různých pojišťovnách.

Pro úpis velkých rizik, sazbování a vyšetřování škod v leteckém pojištění byl využíván především londýnský pojišťovací trh. [9], [10], [40]

2.1.1 Historie leteckého pojištění na našem území

První leteckou pojistku uzavřela na našem území jedna z italských pojišťoven, která zde působila v 19. století. Jednalo se o pojištění balónu v průběhu Pražské všeobecné výstavy v roce 1891. Jinak se vývoj leteckého pojištění na dnešním území ČR datuje zhruba od založení českého vlajkového leteckého dopravce – ČSA (1923).

Povinné pojištění provozovatelů letadel bylo v Československu zavedeno zákonem č. 172/1925 Sb., který nabyl účinnosti 1. 11. 1925. Podle tohoto zákona museli držitelé letadel před udělením koncese prokázat, že jsou pojištěni na zabezpečení nároků třetích osob na náhradu škody způsobené provozem letadla, nebo že složili kauci v hotovosti či v předepsaných cenných papírech.

Prudký rozvoj letecké dopravy v 50. letech 20. století podstatně zvýšil hodnoty vystavené nebezpečí zničení. Zvýšila se velikost letadel, jejich cestovní rychlost, počet přepravovaných osob a množství materiálu. Česká pojišťovna tehdy pojišťovala některá letadla proti zničení a poškození podle volby vlastníků, odpovědnost vůči přepravovaným osobám a majetku poškozenému nebo zničenému letadlem na zemi. Pojištění se řídilo z části podle československých pojistných podmínek a z části podle zahraničních podmínek. Jelikož bylo pojištění letadel rizikem exponovaným, neobešlo se bez zajišťování.

Do 50. let 20. století u nás působilo několik pojišťoven upisujících letecká rizika, poté se ale stala Česká pojišťovna, s.p. monopolním pojistitelem na našem území a rozvoj leteckého pojištění probíhal pouze zde, a to v těsné návaznosti na londýnský pojistný a zajistný trh. Po ukončení monopolu České pojišťovny v 90. letech 20. století začaly toto pojištění nabízet i další pojišťovny. [6], [9], [40]

2.2 Legislativa v oblasti letectví a leteckého pojištění v ČR

Nejdříve měl každý stát svou právní úpravu oblasti letectví, ale se vzrůstajícím významem mezinárodní přepravy, rostla i potřeba vytvořit pravidla pro mezinárodní dopravu. Byly vytvořeny Mezinárodní úmluvy v civilním letectví (Varšavská úmluva, Montrealská úmluva atd.), které jsou závazné pro státy, jež je podepsaly a jsou nadřazeny národním zákonům. Mezinárodní dokumenty jsou důležité nejen pro letecké společnosti, letecké dopravce a pasažéry, ale jejich obsah je závazný i pro pojišťovny a zajišťovny, které sjednávají a uzavírají smlouvy. Dále byla vytvořena celá řada předpisů a mezinárodní

standards. Postupem času byla založena celá řada mezinárodních struktur (např. ICAO, ECAC, atd.) a organizací (IATA), jejichž úmluvy jsou nezávazné, ale většinou platí, že kdo se nepřipojí, bývá znevýhodněn.

Organizaci letectví má v České republice na starost rezort Ministerstva dopravy, odbor pro civilní letectví. Oblast letectví v České republice upravují národní a mezinárodní dohody, úmluvy a předpisy (patří sem i mnohostranné smlouvy, předpisy řady L, předpisy řady JAR) a dvoustranné letecké dohody. [36], [41]

2.2.1 Letecký zákon

Stěžejním zákonem v oblasti letectví a leteckého pojištění je tzv. Letecký zákon. V zákonodárství České republiky znamená implementaci mezinárodní Dohody o civilním letectví podle Chicagské dohody z roku 1944, kdy byl dohodnut i statut vládní organizace OSN s názvem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Chicagská dohoda byla zařazena do Sbírky zákonů jako zákon č. 147/1947 Sb. Dohoda jako statut ICAO byla v rámci činnosti ICAO několikrát doplněna, a proto členské státy ICAO musely postupně novelizovat své zákony o civilním letectví. Dnes je tento zákon reprezentován zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a zákonem č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

Tabulka č. 1: Letecký zákon

Vývoj leteckého zákona v československém a českém zákonodárství	
Účinný od	zákon
1. 11. 1925	č. 172/1925 Sb.
1. 10. 1956	č. 47/1956 Sb.
1. 4. 1997	č. 49/1997 Sb.

Zdroj: Letecký zákon [online]. [cit. 20. 2. 2007].

Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%BD_z%C3%A1kon>

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví upravuje především:

- podmínky stavby a provozování letectví,
- letecké stavby,
- podmínky využívání vzdušného prostoru a poskytování leteckých služeb,
- podmínky provozování leteckých činností,
- ochranu letectví,
- podmínky užívání sportovního létacího zařízení,
- výkon státní správy.

Tímto zákonem se zřizuje správní úřad - Úřad pro civilní letectví, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Pro letecké pojištění je především důležité to, že provozovatel letadla je na základě tohoto zákona povinen mít po celou dobu provozování letadla sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu letadla a zaplacené pojistné. Každé letadlo musí být zapsáno do leteckého rejstříku, čímž získává státní příslušnost České republiky. Žádost o zapsání letadla do leteckého rejstříku se musí doložit dokladem o sjednaném pojištění odpovědnosti za škody z provozu letadla. Pokud chce dopravce získat přepravní právo je nutné, aby předložil doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. [37], [41]

2.2.2 Zákon č. 409/2001 Sb.

Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy, byl vydán jako reakce na zhoršenou situaci na trhu leteckého pojištění způsobenou útoky na USA v září 2001. Vláda jím chtěla pomoci leteckým dopravcům překonat těžkou finanční situaci, kterou zapříčinil růst pojistného v oblasti leteckého pojištění a nějakou dobu také nemožnost získat pojištění škod způsobených v důsledku válečných událostí na celém leteckém pojistném trhu.

Tímto zákonem ČR poskytuje leteckému dopravci státní záruku pro případ odpovědnosti za škodu na životě, zdraví nebo věci způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí třetím osobám v souvislosti s provozem letadla při provozování letecké dopravy. Státní záruka se poskytuje pro případ odpovědnosti za škodu, která není pojištěna, nebo která je vyšší než horní hranice pojistného plnění za tímto způsobem vzniklou škodu dohodnutou v pojistné smlouvě. Záruka na jednu škodnou událost bez ohledu na počet poškozených třetích osob se poskytuje až do výše 500 000 000 USD.

Zákon stále platí, i když tato rizika se dnes již opět pojišťují standardně. [39]

2.2.3 Mezinárodní dohody, úmluvy a protokoly

Letecký zákon doplňují mezinárodní úmluvy, které řeší některé situace vzniklé při mezinárodní letecké přepravě osob a zboží.

Česká republika přistoupila k těmto úmluvám:

- Varšavská úmluva,
- Římská úmluva,
- Ženevská úmluva,
- Guadalajarská dohoda,
- Tokijská úmluva,
- Haagská úmluva,
- Montrealská úmluva.

Varšavská úmluva

Varšavská úmluva byla podepsána v roce 1929 ve Varšavě, a u nás byla přijata jako zákon č. 243/1933 Sb., kde se jedná především o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě a o odpovědnosti za škodu. Dohoda nabyla účinnosti v roce 1933 a přistoupilo k ní 127 států. S drobnými změnami platí dodnes pro státy, které dosud

neratifikovaly Montrealskou úmluvu z roku 1999, a jejichž dopravci zároveň nelétají do zemí, které ratifikovaly Montrealskou úmluvu z roku 1999.

Varšavská úmluva:

- definuje odpovědnost leteckého dopravce za přepravní škodu,
- upravuje limity odpovědnosti a podmínky, za kterých se lze zprostit odpovědnosti, alternativy odškodnění obětí a poškozených,
- stanovuje náležitosti letenky, průvodky na zavazadla a nákladního leteckého listu,
- stanovuje okamžik, kdy dojde k převodu práv ke zboží z odesílatele na příjemce a určuje práva, která příjemce může uplatňovat vůči dopravci,
- uvaluje na dopravce odpovědnost, pokud cestující zemře, utrpí zranění nebo jinou újmu během nástupu na palubu, výstupu z paluby nebo v době pobytu na palubě letadla z důvodu pochybení dopravce či personálu,
- vymezuje dobu, po kterou dopravce zodpovídá za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel a zboží,
- upravuje odpovědnost dopravce za škody vzniklé v důsledku zpoždění letu nebo zavazadel,
- upravuje nedbalostní spoluzavinění škody cestujícím,
- zakazuje dopravci sjednat nižší limity odpovědnosti, než jsou stanoveny,
- vymezuje situace, za kterých lze zrušit limit odpovědnosti dopravce (úmyslné zanedbání povinností) a skutečnosti, které žalující strana musí dokázat,
- určuje časové lhůty, kdy nejpozději lze uplatnit nároky na odškodnění,
- stanovuje, u kterého soudu lze náhradu škody vymáhat.

Pokud by došlo k nepřesnostem v některém uvedeném dokladu, platnost smlouvy o přepravě by byla zachována, ale v případě pojistné události by příslušný dopravce nemohl využít stanovených limitů odpovědnosti. Finanční vyjádření výše odpovědnosti dopravce na jednoho cestujícího bylo stanoveno ve výši 125 000 zlatých franků, 250 zlatých franků za kilogram u zapsaného zavazadla a zboží a 5 000 zlatých franků za věci, které si cestující sám opatruje. Francouzský frank se tenkrát rovnal svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000. Během doby docházelo k postupným změnám podmínek

odpovědnosti, zejména z důvodu stálého vývoje letecké dopravy a vzhledem k celosvětové ekonomické inflaci. Z těchto důvodů došlo už v roce 1955 k přijetí Haagského protokolu, kterým byl především zvýšen limit na 250 000 zlatých franků (119 500 Kč). V roce 1975 bylo stanoveno odškodnění namísto zlatých franků v SDR (Special Drawing Rights), aby nebylo závislé na kolísání ceny zlata. Současně byly přijaty Dodatkové (Montrealské) protokoly k Varšavské smlouvě, které stanovily finanční limit odškodnění pro jednotlivého cestujícího ve výši 100 000 SDR ale s tím, že nejméně 15 000 SDR bude vyplaceno pozůstalým nejdéle do 15 dnů od data nehody.

Římská úmluva

Tato úmluva byla podepsána v Římě v roce 1952 jako úmluva o odškodňování škod způsobených provozem zahraničního letadla vůči třetím osobám nebo zemi. U nás byla tato problematika řešena formou povinného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla (zákonem č. 47/1956 Sb., dnes č. 49/1997 Sb.). Každá osoba, která utrpí škodu na zemi, musí dle této úmluvy dokázat, že tato škoda byla způsobena letadlem za letu, nebo osobou či věcí, která z letadla za letu vypadla.

Ženevská úmluva

Ženevská úmluva byla podepsána v roce 1953 v Ženevě a je zde stanoveno mezinárodní pravidlo o uznávání práv k letadlům, které má předejít kolizím práva jednotlivých států. Usnadňuje financování nákupů letadel, které jsou využívány v mezinárodní letecké dopravě, pomocí úvěrů zajištěných zástavním nebo jiným právem. Určuje také, že veškeré zápisy týkající se jednoho letadla budou v jednom leteckém rejstříku, a to podle státní příslušnosti letadla, zamezí se tím dvojímu zápisu ve dvou státech.

Quadalajarská dohoda

K další úpravě letecké dopravy došlo v roce 1961 podepsáním Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem. Byla podepsána v mexickém městě Quadalajara a přijata jako řešení

odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě uskutečňované subjektem, který není stranou přepravní smlouvy podle Varšavské úmluvy.

Tokijská úmluva

V 60. letech se zvýšil počet únosů dopravních letadel i s cestujícími a to vyvolalo vznik úmluvy pro boj s nezákonnými činy proti civilnímu letectví. Tato úmluva byla podepsána v roce 1963 v Tokiu a navazuje na Ženevskou úmluvu o volném moři z roku 1958, kde je definováno pirátství jako protiprávní akt násilí, spáchané posádkou nebo cestujícími na palubě lodi či letadla, který je namířený proti jinému letadlu nebo lodi a proti osobám nebo majetku. Tokijská úmluva se týká výhradně bezpečnosti leteckého provozu a podle ní smí velitel letadla přijmout přiměřená opatření vůči jakékoliv osobě, která chystá čin proti bezpečnosti letu. Dále tato úmluva zavazuje smluvní státy, aby případného útočníka zajistily a vydaly letadlo zpátky pod kontrolu oprávněné osoby.

Haagská úmluva

V roce 1970 byla v Haagu podepsána další úmluva k potlačení protiprávního zmocnění letadel, která postoupila ještě dál než Tokijská úmluva. Únos letadla byl kvalifikován jako trestný čin. Proto každá osoba na palubě letadla, která nezákonně a s použitím síly, vyhrožováním nebo jinou formou zastrasování převezme kontrolu nad letadlem nebo se o to pokusí, bude obviněna z trestného činu. Úmluva zavazuje smluvní státy, aby takové zločiny trestaly co nejpřísnějšími tresty.

Montrealská úmluva

Počátkem roku 1997 vznikla nutnost modernizace „Varšavského systému“, čímž byl myšlen celý soubor dosud přijatých i neschválených dokumentů, které se zabývají podmínkami odpovědnosti leteckého dopravce. Tomuto kroku předcházela celá řada různých iniciativ v oblasti zvýšení limitů odpovědnosti leteckého dopravce. Takovými iniciativami byly například již zmíněná Quadalajarská úmluva a Haagský protokol,

Guatemalský protokol, Montrealské dodatkové protokoly, tzv. Montrealská dohoda, japonská iniciativa, aktivita ECAC, australská iniciativa, IATA a iniciativa EU.

Montrealská dohoda CAB 18 900 z roku 1966 například stanovila ve vztahu k letům do USA limit objektivní odpovědnosti ve výši 75 000 USD včetně právních výloh nebo 58 000 USD bez nich. K této dohodě byly donuceny letecké společnosti hrozbou USA vypovědět Varšavskou úmluvu. Na nátlak USA byl uzavřen mezi státy i Guatemalský protokol v roce 1971. Hranice odpovědnosti byla stanovena na 100 000 SDR, ale nakonec nevstoupil v platnost. Z tohoto protokolu vycházely všechny pozdější návrhy.

V roce 1992 proběhla tzv. japonská iniciativa, kdy všichni japonští dopravci přijali limit odpovědnosti ve výši 100 000 SDR. K této iniciativě se však zatím nepřidala žádná zahraniční letecká společnost.

V červnu 1994 ECAC vypracovala dokument, ve kterém doporučila leteckým společnostem v rámci Evropy přijmout hranici 250 000 SDR, ovšem bezvýsledně. Také Austrálie stanovila vyšší limit, a to na 260 000 SDR. Tento limit platí pro všechny australské letecké společnosti. K připojení byly vyzvány i zahraniční letecké společnosti, avšak odezva byla minimální.

V roce 1995 požádala IATA o poskytnutí výjimky z protimonopolních zákonů, aby mohla řešit limity odpovědnosti v rámci svých členů. Výjimka ji byla udělena a výsledkem jednání se staly návrhy smluvních dokumentů IATA: Intercarrier Agreement on Passenger Liability a Agreement on Measures to Implement the Intercarrier Agreement.

Jednou z posledních iniciativ byla během roku 1997 směrnice Evropské unie (viz. podkapitola Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod). Směrnice sice není závazná pro letecké společnosti registrované mimo EU, ale pokud jejich limit neodpovídá limitu uvedenému v této směrnici, musí o tom informovat všechny cestující, kterým na území EU prodávají letenku.

Všechny tyto pokusy vedly k tomu, že ICAO sestavila studijní skupinu, která měla navrhnout text nové univerzální úmluvy, která by mohla nahradit Varšavskou úmluvu. Návrh nové úmluvy byl projednáván na zasedání ICAO v Montrealu v roce 1997. Zasedání se účastnilo 41 zástupců států z celého světa, včetně České republiky. Jednání nebylo vůbec jednoduché a zdálo se, že bude muset být ukončeno pro neřešitelnou neshodu mezi zástupci některých států. Problém se objevil při projednávání neomezené odpovědnosti dopravce, kdy došlo k rozdělení účastníků na dvě poloviny. Vyspělé státy jako USA, Kanada, Japonsko a členové EU byly pro neomezenou odpovědnost, zatímco zástupci rozvojových států požadovali ustanovení o důkazním břemenu na straně poškozeného. Nakonec tento sporný bod vyřešil zástupce delegace České republiky, který navrhl kompromis. Řešení spočívalo ve vytvoření „přechodné“ vrstvy mezi hranicí 100 000 SDR a neomezenou odpovědností. V „přechodné“ vrstvě by důkazní břemeno zůstalo na straně dopravce, ale nad ní by se už přesunulo na stranu poškozeného. Návrh byl velmi kladně ohodnocen a přijat jako další možné alternativní řešení.

Dalším sporným bodem bylo projednávání zařazení tzv. páté jurisdikce, který prosazovala delegace USA. Jednalo se o možnost poškozeného podat návrh na náhradu škody na zdraví před soudem, kde má trvalé bydliště, což vyvolalo odpor většiny členských států EU. Pátá jurisdikce by znamenala hrozbu vysokých náhrad škod před americkými soudy. Jelikož USA vyhrožovaly nepodepsáním úmluvy v případě nezařazení této jurisdikce, bylo navrženo alternativní řešení. Pátá jurisdikce podle tohoto řešení smí být použita jen v případě souběžného splnění dalších konkrétních podmínek. Nakonec byl sestaven konečný návrh textu nové smlouvy, který byl 9. listopadu 1998 rozeslán všem členům ICAO. V roce 1999 byl v Montrealu za účasti 121 členských států a 11 mezinárodních vládních a nevládních organizací podepsán nový dokument, který nahrazuje v plném rozsahu znění Varšavskou úmluvu. Znění nové Montrealské úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ratifikovala i Česká republika jako jeden z prvních států. Česká republika podepsala ratifikační listinu 29. srpna 2000. Účinnosti úmluva nabyla 4. listopadu 2003, kdy bylo získáno potřebných 30 ratifikací (včetně států EU) a tím se stala úmluva závaznou i pro Českou republiku.

Změny:

- Došlo k zavedení dvoustupňového systému odpovědnosti při zranění nebo úmrtí cestujícího. V prvním stupni je stanoveno odškodnění do výše 100 000 SDR bez ohledu na zavinění dopravce. Ve druhém stupni není stanoven limit a odpovědnost je založena na presumpci zavinění ze strany dopravce. Zvýšen byl například i limit odpovědnosti při zpoždění pro jednoho cestujícího na 4 150 SDR a 1000 SDR na cestujícího při zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění zavazadel.
- Úmluva umožňuje dopravci poskytnout finanční zálohu obětem nehod či oprávněným osobám na pokrytí okamžitých ekonomických potřeb. Záloha ale bude nakonec odečtena od skutečné výše náhrady.
- Smluvní státy se zavazují, že budou vyžadovat odpovídající pojistné krytí odpovědnosti u všech leteckých dopravců, a to i u cizích dopravců, kteří do jejich státu létají.
- Za určitých podmínek mohou postižení nebo pozůstalí podat žalobu o náhradu škody u soudu státu, ve kterém měl cestující v době nehody hlavní a trvalé bydliště.
- Vytvoření nové úpravy přepravních dokumentů, která odpovídá současně technické úrovni výpočetní techniky a požadavkům moderního obchodního vztahu.

Tento dokument má přednost před jinými pravidly, kterými se řídí mezinárodní letecká přeprava. V České republice se tento dokument promítl hlavně ve změně zákona o civilním letectví, občanského zákoníku, občanského soudního řádu a obchodního zákoníku. V roce 2004 tuto úmluvu ratifikovalo 57 států mezi nimi i všechny členské státy Evropské unie, USA a Japonsko. [8], [12], [36], [41]

2.2.4 Letecké předpisy

Leteckými předpisy rozumíme hlavně základní řadu předpisů L Ministerstva dopravy, tedy L1 až L18. Vycházejí z Úmluvy o mezinárodním letectví (Chicagská úmluva), která byla implementována do českého zákonodárství jako zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Úmluvou bylo doporučeno, aby implementace těchto předpisů do národních legislativ byly

přísnější než dohodnuté minimální technické a organizační požadavky v provozu civilního letectví. Jejich aplikace směřuje k vyšší bezpečnosti letecké dopravy.

Mezi další předpisy, které jsou platné v Evropě patří evropské letecké předpisy JAA. Tyto předpisy jsou stejné jako americké předpisy FAA nebo zpřísňují požadavky ICAO. V České republice byly tyto předpisy vydány jako předpisy řady JAR. [36], [41]

2.2.5 Nařízení a směrnice Evropského společenství

Po vstupu České republiky do Evropské unie musela česká legislativa přijmout právní úpravy pro evropský prostor. Úpravy se týkají především těchto oblastí: oblast ochrany cestujících, oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy, oblast hospodářské soutěže, oblast řízení letového provozu, oblast jednotného evropského nebe, oblast letecké bezpečnosti, oblast životního prostředí, oblast vnitřního trhu, oblast pracovních podmínek atd.

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Nařízení stanovuje povinnost leteckých dopravců Společenství, pokud jde o jejich odpovědnost vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí, pokud nehoda, která způsobila tuto újmu, nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování. Letecký dopravce Společenství musí být pojištěn minimálně až do hranice 100 000 SDR a až do této výše nesmí vyloučit ani omezit vlastní odpovědnost prokázáním, že on a jeho zástupci přijali veškerá opatření, aby zabránili vzniku škody, nebo že nebylo možné taková opatření učinit. Pokud ale dopravce prokáže, že škoda vznikla nedbalostí zraněného či zemřelého cestujícího, nebo že k ní přispěl, může být zcela či částečně zproštěn odpovědnosti. V každém případě musí dopravce nejdéle do 15 dnů poskytnout zálohovou platbu, která nesmí být v případě smrti jednoho cestujícího nižší než 15 000 SDR. Tato platba nezakládá uznání odpovědnosti a je možné ji započítat proti jakékoliv částce placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce Společenství, až na výjimky není návratná. Dále toto nařízení vyjasňuje některé pojišťovací požadavky na letecké dopravce

Společenství a stanovuje požadavky na informace poskytované leteckými dopravci mimo Společenství.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 mění toto nařízení, čímž se zohledňuje nová Úmluva uzavřená v roce 1999 v Montrealu. Dochází tak ke vzniku jednotného systému odpovědnosti pro mezinárodní leteckou dopravu. Nová Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě nahradila pravidla odpovědnosti v případě nehod stanovená Varšavskou smlouvou. Stanovila režim neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících a bylo odstraněno rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou. Pro oba typy platí stejný rozsah i povaha odpovědnosti. Zálohová platba se zvyšuje na 16 000 SDR. [42]

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

Účelem nařízení je stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel vůči cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Letečtí dopravci a provozovatelé letadel musí mít v souladu s nařízením uzavřené pojištění odpovědnosti specifické pro oblast letecké dopravy, pokud jde o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby. Mezi pojištěná rizika patří válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění a občanské nepokoje. Pro každé letadlo a každý let musí být pojistné krytí a to bez ohledu, zda letečtí dopravci a provozovatelé letadel s letadlem disponují z titulu vlastnictví, smlouvy o pronájmu, společných či licenčních operací, sdílení kódu nebo jiné smlouvy obdobné povahy. Splnění požadavků se prokazuje předložením osvědčení o pojištění nebo jiným dokladem o platném pojištění. Nařízení se nevztahuje na státní letadla, modely letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg, zařízení pro závěsné létání, upoutané balóny, draky, padáky, letadla včetně větroňů s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg a ultralehká letadla využívaná pro neobchodní účely nebo místní výuku létání, při níž není překročena mezinárodní hranice.

Pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům a nákladu

- Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k cestujícím činí nejméně 250 000 SDR na jednoho pasažéra. V případě neobchodního provozu zajišťovaného letadly s maximální vzletovou hmotností 2 700 kg nebo nižší může členský stát snížit úroveň minimálního pojistného krytí za předpokladu, že toto krytí činí nejméně 100 000 SDR na jednoho pasažéra.
- Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k zavazadlům činí nejméně 1000 SDR na jednoho cestujícího v obchodním provozu.
- Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k nákladu činí nejméně 17 SDR na 1 kg v obchodním provozu.
- Limity se nevztahují na přelety nad územím členských států prováděné leteckými dopravci třetích zemí a provozovateli letadel, které používají letadla registrovaná ve třetích zemích a neuskutečňují přistání ani vzlet na území Společenství.

Pojištění odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám

Minimální pojistná krytí pro případ jednotlivé nehody pro každé letadlo jsou uvedena v následující tabulce.

Tabulka č. 2: Minimální pojistná krytí

Kategorie	Maximální vzletová hmotnost (kg)	Minimální pojištění (v mil. SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Zdroj: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 [online]. [cit. 20. 2. 2007].

Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/aktuality_v_letecke_doprave/>

Pokud z důvodu války nebo teroristického útoku nemůže letecký dopravce nebo provozovatel letadla v určité době uzavřít pojistné krytí pro případ škody způsobené třetím osobám, které by bylo stanoveno pro jednotlivé případy nehod, může tento letecký dopravce nebo provozovatel letadla splnit svou povinnost pojištění těchto rizik tím, že uzavře souhrnné pojištění. Jednotlivé členské státy dohlížejí na dodržování tohoto nařízení a v případě jeho porušení mohou uložit přiměřené sankce. [43]

2.3 Podoba a obsah leteckého pojištění

Konstrukce leteckého pojištění je velmi podobná konstrukci pojištění motorových vozidel. Hlavní rozdíl je ale v závažnosti jednotlivých rizik. V leteckém pojištění se vyskytují hlavně totální škody a tomu odpovídá i vyšší pojistné. Avšak v přepočtu na jednoho cestujícího a kilometr jsou škody v letectví v zásadě menší než škody v automobilismu. Zdatnost a zkušenost pilota stále přesahuje 90 % rizika pojistitele. Letecké pojištění zahrnuje celou řadu různých pojištění, která jsou spojena s letadly, leteckými posádkami, přepravovanými osobami nebo nákladem. Neustále vznikají v této oblasti nová pojištění. Pojištění letadel je zároveň upraveno v leteckých pojistných klauzulích a doložkách, které zaručují přehlednost pojistných smluv po celém světě. Pojišťovny v ČR vytvářejí své pojistné podmínky pro toto pojištění podle znění klauzule londýnského trhu. Pojistná smlouva se ve své konečné podobě odvolává na příslušné číslo a název klauzule. Nejčastěji se používají klauzule označené jako AVN nebo LSW s uvedením odpovídajícího čísla.

Hlavní druhy leteckého pojištění:

- majetkové letecké pojištění (pojištění leteckého kaska),
- pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla,
- pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z činnosti provozovatele letiště nebo řízení letového provozu,
- pojištění letecké odpovědnosti za výrobek,
- pojištění válečných rizik.

Ostatní druhy leteckého pojištění:

- pojištění ztráty užívání letadla,
- pojištění ztráty pilotní licence,
- pojištění zbožových zásilek a pošty,
- pojištění „porušení závazku“,
- úrazové pojištění,
- pojištění spoluúčasti.

Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví uvádí následující členění:

- pojištění škod na leteckých dopravních prostředcích:
 - poškození a zničení (kromě živelných událostí),
 - odcizení,
 - poškození nebo zničení živelnými událostmi.
- pojištění za škodu vyplývající z vlastnictví nebo užití leteckého dopravního prostředku, včetně odpovědnosti dopravce.

Anglický, německý, americký trh dělí letecké pojištění na:

- General aviation insurance (někdy též aircraft insurance),
- Airlines insurance.

General aviation insurance je určeno pro malá letadla pro zájmovou nebo komerční činnost (vyhlídkové lety). Letadla jsou rozlišována dle činnosti, pro kterou jsou určena, podle kapacity či doletu. Používá se zde individuální přístup při vytváření pojištění.

Airlines insurance je zaměřeno na letadla velká uskutečňující pravidelnou nebo nepravidelnou přepravu podle mezinárodních pravidel a na rozdíl od předchozího odstavce zahrnuje i pojištění dalších činností leteckého dopravce jako např. catering, údržbu, provoz hangáru atd.

V rámci General aviation insurance a Airlines insurance je i havarijní pojištění (pojištění leteckého kaska).

Sazby pojistného podléhají výkyvům podle vývoje těchto rizik v oblastech, jimiž prochází příslušná dopravní trasa. Smlouvy jsou zpravidla krátkodobé na 1 rok, lze je uzavřít i na období delší, ale kvůli častým změnám sazeb to není obvyklé. Pojistné částky bývají velké sumy a dochází zde k zajišťování. Typická je v této oblasti i spoluúčast, která odpovídá typu letadla. Pokud si společnost nemůže dovolit nést vysokou spoluúčast, tak ji lze za doplatek snížit. Spoluúčast u pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel z důvodu vysoké frekvence škod (např. ztráta či poškození zavazadel) činí 1250 USD za pojistnou událost. Spoluúčast v případě havarijního pojištění je stanovena podle typu letadla. K uzavírání pojištění dochází hlavně prostřednictvím makléřských společností, které mapují sazby a změny na pojistném trhu. V České republice je ale ještě běžné tzv. pojištění „na přímo“, kdy klient sjednává smlouvu přímo s pojišťovnou. [8], [9], [10]

2.3.1 Pojištění leteckého kaska

Pojištění leteckého kaska je dobrovolně smluvní, přesto patří mezi nejčastěji uzavírané druhy pojištění, a to především z důvodu vysoké frekvence dopravních nehod. Sjednává ho provozovatel letadla, vlastník letadla nebo osoba, která má letadlo ve své péči nebo pod svým vlivem. Základem pojistného krytí je krytí rizika havárie. Vedle něho ale pojišťovny často začleňují i krytí rizik živelních, rizika odcizení, vandalství, strojní. Podepsáním pojistné smlouvy se pojistitel zavazuje uhradit náhodně vzniklé věcné škody, které byly způsobeny nehodou, neodvratitelnou událostí nebo odcizením letadla a to v době jeho letu, pobytu na zemi či během popojíždění nebo tažení letadla. Náhrada je poskytována i za ztracené letadlo. Letadlo je prohlášeno za ztracené v případě, že je nezvěstné a do 60 dnů po započtení letu o něm nedošly žádné zprávy. Pojištění se týká samotného letadla, jeho zařízení a v některých případech i náhradních dílů, které pojištěný vlastní nebo je má pronajaté na základě leasingové smlouvy.

Pojistnou částkou je v tomto pojištění pojistná hodnota letadla nebo smluvní pojistná hodnota. Pojištění vychází z principu pojištění nové hodnoty, tedy pojišťovny vyplácí

pojistné plnění ve výši nákladů na opravu pokud nepřekročí cenu dopravního prostředku před pojistnou událostí. Při totální škodě může pojistitel vyplatit pojištěnému pojistnou částku nebo nahradit letadlo. Díky neustálému vývoji stále lepších letadel, klesají ceny náhradních dílů u starších typů, a proto nemůže být pojištěný nařčen z nadpojištění či podpojištění. Navíc pokud je letadlo pořízeno na splátky, tak musí být pojištěno na leasingovou cenu. V této situaci je pro pojistitele výhodnější nahradit letadlo než zaplatit pojistnou částku. S tímto postupem většinou nejsou spokojeni pojištěnci, protože mají svůj obnovovací program a nechtějí nahradit letadlo tím samým typem. Tento rozpor pak pojišťovny většinou řeší vyplacením pouze takové částky, kterou by vynaložily v případě náhrady letadla. Pojištění proto uzavírají raději pojistné smlouvy na smluvní hodnotu letadla, která jim zaručuje vyplacení pojistné částky při totální škodě. Pojistitelé jsou ochotni pojistit na smluvní hodnotu letadla pouze nové a na leteckém trhu poptávané typy letadel. U pojištění letadel však i oprava jedné části stroje může dosáhnout pojistné částky letadla a způsobit konstrukční totální škodu. Pojišťovny nabízejí různé podoby leteckého pojištění.

Začlenění rizik do konkrétní podoby může být založeno:

- na principu pojištění „all risks“,
- na základě tzv. stavebnicového principu – kdy jsou jednotlivá rizika pojistníkem vybírána ke krytí do konkrétního pojištění podle jeho potřeb a uvážení.

Majetkové letecké pojištění je sjednáváno vždy se spoluúčastí, která bývá vyjádřena pevnou částkou nebo procentem. Cílem sjednávání spoluúčasti je vyloučit malé a časté škody jako je například poškození zavazadel či jejich ztráta. U leteckého kasko se většinou uplatňuje spoluúčast ve výši 5 % z hodnoty letadla. Využívá se ale také excedentní franšíza a to zejména u proudových letadel. Obvykle je pro daný typ letadla nabízena standardní výše spoluúčasti, která však může být na přání pojištěného snížena přikoupením pojištění spoluúčasti. U totálních škod se spoluúčast většinou neuplatňuje.

Z pojištění je vyloučena celá řada škod. Zejména se jedná o škody způsobené válečnými událostmi, škody způsobené působením jaderné energie, škody způsobené opotřebením,

skrytou či konstrukční vadou letadla nebo jeho příslušenstvím (lomem, mechanickým prasknutím, elektrickým zkratem), úmyslné škody, škody vzniklé mimo zeměpisné hranice, škody zapříčiněné nezpůsobilou posádkou a škody vzniklé použitím letadla na účely jiné než jsou uvedeny v pojistné smlouvě. Pro uvedené ale i další výluky jsou používány klauzule londýnského pojistného trhu. Škody způsobené válečnými událostmi lze připojistit podle klauzule londýnského trhu LSW 555B. Je zde stanovena sedmidenní výpovědní lhůta pro ukončení připojištění a hradí se pouze 90 % nákladů spojených s únosem nebo vydíráním ze sjednaného limitu pojištění. LSW 555B dále umožňuje pojistit řadu výluk uvedených ve vylučovací klauzuli AVN 48B. Pojistit však nikdy nelze škody vzniklé mezi pěti světovými mocnostmi, výbuchem jaderné zbraně, konfiskací vládou registrace letadla a zpožděním letadla. [8], [9], [10], [11]

2.3.2 Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel se sjednává pro případ, kdy provozovatel letadla odpovídá jiným osobám za vzniklou škodu a má povinnost tuto škodu nahradit. Vzniklo potřebou státu chránit občany, protože škody způsobené provozem letadla často dosahují takové výše, že je provozovatelé jen těžko dokáží pokrýt. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel je v České republice upraveno zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ve znění pozdějších předpisů. Jde tedy o povinně smluvní pojištění a jeho sjednání je například podmínkou pro povolení přistání na letištích ve většině zemí světa. Povinně smluvní pojištění znamená, že je v právních předpisech určena povinnost sjednání pojistné smlouvy pro dané subjekty, ale výběr pojišťovny je ponechán na pojistníkovi. U tohoto pojištění se jedná o objektivní odpovědnost. Nezkoumá se tedy zavinění, ale pouze to, zda je škoda způsobena provozem letadla. Povinnost sjednat odpovědnostní pojištění je uložena v § 12, odst. 2, písm. d) pro provozování letadla v českém vzdušném prostoru, § 71, odst. 2, písm. c) pro obchodní leteckou dopravu zahraničního leteckého dopravce a v § 83, odst. 1 písm. g) pro sportovní letací zařízení. Dle zákona musí mít provozovatel letadla sjednané pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadla po celou dobu jeho provozu a musí mít zaplacené pojistné. Po uzavření pojištění je pojištěnému vystaven pojistný certifikát, který pak předkládá

Úřadu pro civilní letectví ČR a úřadům, které povolují přelety a přistání v jiných zemích. Pokud provozovatel letadla nesjedná toto pojištění nebo nezaplatí pojistné, může mu být uložena pokuta, a to až do výše 2 500 000 Kč.

Pojištění většinou kryje jak škody způsobené na životě, zdraví a věcech přepravovaných osob, tak třetích osob nacházejících se mimo letadlo. Dále pak také škody na přepravovaných zavazadlech, nákladu a poště.

Poškozený má zpravidla nárok na náhradu škod:

- na věci:
 - způsobenou poškozením,
 - zničením,
 - pohřešování.
- na zdraví:
 - bolestné, ztráta společenského uplatnění,
 - ztráta na výdělku po dobu pracovní neschopnosti,
 - ztráta na výdělku,
 - ztráta na důchodu,
 - náklady léčení.
- na životě:
 - náklady pohřbu,
 - náklady léčení,
 - náklady na výživu pozůstalých,
 - jednorázové odškodnění.

Pojištění se nevztahuje na škody způsobené působením hluku, jaderné energie a válečnými událostmi. Standardně se zde využívají klauzule londýnského trhu, a to klauzule pro jaderná rizika (AVN 38B), klauzule pro škody vzniklé působením hluku (AVN 46B) a klauzule pro škody způsobené válečnými událostmi, terorismem, únosem letadla, sabotáží, nezákonným odebráním letadla, občanskými nepokoji (AVN 48B). Dále jsou z pojištění vyloučeny škody způsobené úmyslně, škody vzniklé mimo pojištěné zeměpisné

hranice, škody způsobené následkem požití alkoholu a další. Řada výluk se za příplatek dá připojistit. Do 11. září 2001 se podle klauzule londýnského trhu AVN 52C běžně připojišťovala i válečná rizika. Po této události však došlo k vypovězení těchto rizik a dnes je lze připojistit za mnohonásobně vyšší pojistné částky, a to podle klauzulí AVN 52D, AVN 52E atd.

Minimální výše pojistné částky pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel je odstupňována podle maximální vzletové hmotnosti letadel a sportovních létajících zařízení a je stanovena pro škody, které jsou způsobeny provozem letadla třetím osobám mimo letadlo. Jednotlivé částky jsou stanoveny prováděcími předpisy k zákonu o civilním letectví. Jde o vyhlášku č. 108/1997 Sb. a vyhlášku 101/1999 Sb.

Výše minimální pojistné částky podle vyhlášky č. 108/1997 Sb. činí:

- 1 000 000 Kč pro bezmotorová letadla,
- 2 000 000 Kč pro ostatní letadla do max. vzletové hmotnosti 1 200 kg,
- 3 000 000 Kč pro letadla o max. vzletové hmotnosti větší než 1 200 kg do 2 000 kg,
- 6 000 000 Kč pro letadla o max. vzletové hmotnosti od 2 000 kg do 5 700 kg,
- 100 000 000 Kč pro letadla o max. vzletové hmotnosti od 5 700 kg do 14 000 kg,
- 200 000 000 Kč pro letadla o max. vzletové hmotnosti větší než 14 000 kg.

Kromě těchto částek musí být ve smlouvě sjednáno i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla s minimálním limitem plnění 700 000 Kč na každé sedadlo, které je určeno pro přepravu osob jiných, než je posádka letadla včetně vyhlídkových letů.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem sportovního létajícího zařízení musí obsahovat alespoň následující minimální pojistné částky:

- 100 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 150 kg, včetně sportovního padáku,
- 500 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 300 kg,
- 1 000 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 450 kg.

Částky uvedené v těchto předpisech jsou ve srovnání s ostatními státy velmi nízké, a proto se připravuje nový zákon o civilním letectví, který by měl jejich hodnoty upravit. Česká republika jako člen EU musí dodržovat směrnici č. 785/2004 Evropského parlamentu a Rady, která vstoupila v platnost 1. dubna 2005 a stanovuje minimální pojistné částky pro pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla. Tyto částky jsou mnohonásobně vyšší než částky uvedené ve výše zmíněných vyhláškách (viz. podkapitola Nařízení a směrnice Evropského společenství). Odpovědnost za škodu z provozu letadel je upravena také mezinárodními smlouvami. Limity stanovené vyhláškami se tak dnes dají použít pouze pro ultralehká letadla v případě vnitrostátní přepravy a eventuálně další výjimky z předpisů EU.

Počet pojistných událostí během pojištění není omezený. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu letadel se stává pro pojišťovny stále více rizikovější, a proto ho postupně ze své nabídky produktů vypouštějí. [8], [9], [10], [11], [36], [37], [38]

2.3.3 Pojištění odpovědnosti vlastníků a provozovatelů letišť

Pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z činnosti provozovatele letiště nebo řízení letového provozu se sjednává pro případ vzniku škod:

- na zdraví a majetku třetích osob způsobených při činnostech pojištěného, jeho chybou, chybou jeho zaměstnanců nebo škod způsobených při poškození prostor nebo zařízení pojištěného,
- na letadlech, která jsou po určitou dobu na zemi v péči pojištěného, ale pojištěný je nevlastní,
- na zdraví a majetku třetích osob plynoucích z užívání, spotřeby nebo výměny zboží a služeb poskytnutých pojištěným, ale výhradně jenom ze zboží a služeb, které se stanou součástí letadla či jsou užívány v letadle a nejsou už pod kontrolou pojištěného.

Pojištění odpovědnosti vlastníků a provozovatelů letišť nekryje:

- škodu na zdraví nebo na věci vyplývající z leteckého setkání, závodu, přehlídky, pokud s tím pojistitel předem nesouhlasí,
- odpovědnost za škodu na zdraví jakékoliv osoby, která v době, kdy škodu utrpěla, pracovala pro pojištěného nebo za něho jednala,
- náklady na náhradu chybného zpracování, za které odpovídá pojištěný, jeho zaměstnanci, dodavatelé nebo subdodavatelé,
- odpovědnost pojištěného přímo nebo nepřímo způsobenou nebo nastalou v souvislosti s válkou, invazí, aktem vnějšího nepřítele, nepřátelským stavem, občanskou válkou, revolucí, vzpourou, povstáním, vojenskou nebo uzurpovanou mocí, nebo jako důsledek výše uvedeného,
- odpovědnost z provozu letištní řídicí věže, nesouhlasí-li pojistitel předem.

Na londýnském trhu je odpovědnost při provozu letišť upravena předpisem ARIEL Airport Owners and Operators Liability Policy. [9], [10], [11], [45]

2.3.4 Pojištění letecké odpovědnosti za výrobek

Pojištění letecké odpovědnosti za výrobek nabízí ochranu výrobcům letadel nebo výrobcům součástek do letadel proti veškerým rizikům, která jsou způsobena chybným návrhem letadla jako celku nebo i jeho části, dodávkou vadného materiálu včetně tiskových chyb v manuálech, instrukčních příručkách a nákresech. Tato odpovědnost je upravena AVN 66 z roku 1990. Vztahuje se také na všechna rizika, která jsou způsobena vadnou prací při opravě letadla nebo použitím neadekvátních náhradních dílů. Hrazeny jsou i škody na životě nebo zdraví osob přepravovaných v letadlech, škody způsobené na zdraví či majetku třetích osob a škody ze ztráty užívání letadel, je-li úřady civilního letectví nařízeno jejich stažení z užívání. Z pojistného krytí jsou vyloučena tělesná zranění zaměstnanců, hluk a znečištění, škody na majetku vlastněném pojištěnou osobou, škody vzniklé neopatrným a nevhodným chováním pojištěné osoby, náklady a výdaje vzniklé pojištěné osobě ze zákona, škody na motorových vozidlech atd. [9], [10], [11]

2.3.5 Pojištění válečných rizik

V leteckém pojištění je standardně uplatňována výluka upravená klauzulí AVN 48B - War, Hijacking and Other Period Exclusion Clause, která za určitých podmínek vylučuje z pojistného krytí válečná rizika.

AVN 48B rozděluje válečná rizika do následujících sedmi kategorií:

- války, invaze, nepřátelské činy a srážky, občanské války a nepokoje, vzpoury, povstání, revoluce, stanné právo, obsazení území atd.,
- nepřátelské použití nukleárních a radioaktivních zbraní,
- stávky a výtržnosti,
- činy jednotlivců nebo nezávislých skupin z politických a teroristických důvodů;
- sabotáže a jiné úmyslné trestné činy,
- znárodnění, zabavení, konfiskace nebo zadržení majetku na příkaz vlády nebo místní správy, uvalení embarga,
- únos nebo nezákonné převzetí kontroly nad letadlem a jeho posádkou během letu provedený osobou na palubě letadla bez souhlasu leteckého dopravce.

Pojištění se nevztahuje na krytí škod způsobených v době, kdy je letadlo mimo kontrolu leteckého dopravce.

Výše uvedená rizika je možno pojistit podle Extended Coverage Endorsement (Aircraft hulls), plné znění podmínek a principů pojištění leteckých válečných rizik je uvedeno v klauzuli LSW 555B Aviation Hull, War and Allied Period Policy, která přešla v předpis RJ Merrett Airline One. Tyto předpisy mají především zaručit plynulý přechod mezi krytím válečných rizik a all risk pojištěním. Nikdy však nelze pojistit nepřátelské použití nukleárních a radioaktivních zbraní. Pojištění válečných rizik se většinou sjednává maximálně na dobu 12 měsíců a pojistit lze pouze letadla, která již absolvovala zkušební let. V případě vydírání a vymáhání výkupného vyplátí pojistitel až 90 % nákladů, jež byly vynaloženy na dodatečné náklady způsobené při zabavení nebo únosu letadla. Pojistitel může automaticky vypovědět smlouvu, pokud vypukne válka mezi některými z hlavních

mocností světa. Letadla nacházející se v té době ve vzduchu jsou pojištěna do té doby, dokud nepřistanou. [9], [10], [11]

2.3.6 Pojištění ztráty užívání letadla

I když provozovatel letadla nemůže v důsledku poškození nebo ztráty letadlo používat, musí stále platit fixní náklady. Velikost těchto nákladů není rozhodně zanedbatelná, naopak může přivést provozovatele do nepříznivé finanční situace. Řada provozovatelů se chrání před tímto rizikem právě pojištěním ztráty užívání letadla. Toto pojištění ovšem neposkytuje ochranu pro krátkodobé přerušení provozu. Z tohoto důvodu se zde většinou uplatňuje několika denní spoluúčast. Vyplácena je náhrada v podobě denní částky do určité maximální hodnoty, která v mnoha případech odpovídá násobku denní částky a 180 dnům. Denní limit je stanoven na základě průměrných zisků nebo nákladů. Letecký dopravce musí přijmout taková opatření, která vyloučí nebo alespoň sníží možné škody a musí zajistit co možná nejrychlejší návrat letadla do provozu. V pojistné smlouvě lze také sjednat dodatek o pronajmutí si součástí letadla. Náklady spojené s tímto dodatkem hradí pojistitel, pokud nepřekročí výši pojistného plnění a pokud se nejedná o běžné součástky. Cílem dodatku o pronajmutí si součástí letadla je co nejrychleji uvést daný stroj zpět do provozu. Pojištění se nevztahuje na totálně poškozená letadla, která už nebudou létat a na letadla vyřazená z provozu porušením pojistných nebo jiných podmínek provozovatelem letadla. [9], [10], [11]

2.3.7 Pojištění ztráty pilotní licence

K provozování letecké dopravy je nutné získat příslušnou licenci. Licence jsou přidělovány a odebírány specializovanými úřady. V České republice vydává tyto licence Úřad pro civilní letectví. Pravidelně jsou ale přezkoumávány podmínky, za kterých byly licence vystaveny, jedná se hlavně o zdravotní stav letecké posádky a řídících pracovníků. Pojištění ztráty pilotní licence je pojištěním pro případ, že pilot přijde o svou licenci v důsledku zranění nebo onemocnění, které je blíže určeno v pojistné smlouvě. Pojištění si může uzavřít pilot nebo ho jako bonus pro zaměstnance uzavírá jejich zaměstnavatel.

Někdy ho uzavírají asociace pilotů jako hromadné pojištění. Pojistná smlouva zaniká ukončením pracovního poměru, smrtí dotyčné osoby, vyplacením pojistného plnění z úrazového pojištění, dosažením věku 55 let a v případě, že se dotyčná osoba svým chováním a jednáním vystavuje zvýšenému riziku úrazu nebo nemoci. Z pojistného krytí jsou například vyloučena válečná rizika, sebevražda nebo pokus o ni, pohlavní nemoci, trvalá nebo dočasná invalidita. [9], [10], [11]

2.3.8 Pojištění „porušení závazku“

Řada letadel je dnes pořizována na leasing, a právě proto se sjednává pojištění „porušení závazku“. Finanční společnosti tak mají větší jistotu, že peněžní prostředky, které poskytly na provozování těchto dopravních prostředků, dostanou v případě jejich zničení, poškození nebo pohřešování zpět. V pojištění kaska letadel vystupují jako oprávněné osoby, což znamená, že mají jako první právo na výplatu v případě pojistné události. Pojistná smlouva jim zaručuje stejnou pojistnou ochranu, jaká je poskytována provozovateli letadla. Ukládá jim taktéž stejné povinnosti a výluky z pojištění. Pojistitel není povinen vyplatit bance či jiné finanční instituci pojistné plnění, pokud dojde k porušení povinnosti provozovatele letadla nebo ke vzniku škody, která je uvedena ve výlukách z pojištění. Pojištění „porušení závazku“ se většinou sjednává do výše 80 % ze sjednané pojistné částky pro pojištění kaska letadel, to má za cíl zabránit úmyslnému porušení pojistných podmínek. Za určitých podmínek může být stanoveno i 100% krytí. [9], [10], [11]

2.3.9 Úrazové pojištění

Na samém počátku letectví bylo úrazové pojištění určeno výhradně přepravovaným osobám, protože zde ještě neexistovalo povinné pojištění odpovědnosti provozovatele za škody způsobené provozem letadla. Dnes je toto pojištění možné sjednat nejen pro přepravované osoby, ale i pro posádky letadel nebo zaměstnance provozovatele, pozemní personál, řídicí a administrativní pracovníky. Pojistná částka se sjednává pro každou jednotlivou osobu zvlášť, většinou jako několika násobek platu pojištěného. V případě

pojistné události je z pojistné částky vyplácena náhrada určená procentem z pojistné částky.

Úrazové pojištění kryje tato rizika:

- smrt,
- úplná nebo nenávratná ztráta zraku nebo oka,
- ztráta jedné nebo obou končetin,
- částečná přechodná invalidita.

Typy pojištění:

- krátkodobé,
- roční individuální pojištění,
- kolektivní,
- automatické pojištění sedadel (vztahuje se buď na všechna sedadla nebo na žádná).

Pojištění lze sjednat buď pouze po dobu letu nebo individuálně. Z pojistného krytí jsou například vyloučena válečná zranění, radioaktivní záření, pokus o sebevraždu, sebevražda, zranění způsobená záměrně atd. [9], [10], [11]

2.3.10 Pojištění spoluúčasti

Pojištění spoluúčasti se standardně sjednává zejména u pojištění kasko letadel. Její výše není univerzální. Na pojistném trhu je pro každý druh letadla stanovena určitá minimální výše této spoluúčasti. Řada menších nebo nově začínajících dopravců není schopna platit tak vysokou spoluúčast, a proto si obvykle sjednají nižší spoluúčast právě uzavřením pojištění spoluúčasti. V pojistné smlouvě je pak uvedena pro každý druh letadla nižší spoluúčast než je standardní spoluúčast a zároveň je vymezen agregovaný limit pro celou pojistnou smlouvu. [9], [10], [11]

2.3.11 Navýšení nebo snížení počtu letadel

Pro pojišťování leteckých flotil se používá dodatková klauzule o navýšení nebo snížení počtu letadel, která umožňuje pojistit další letadlo pomocí procentní přírážky ke stávající výši pojistného. Za vyřazené letadlo je naopak vrácena poměrná část pojistného. Odpadá tak nutnost uzavřít novou roční pojistnou smlouvu s novými pojistnými podmínkami při každé změně počtu letadel ve flotile.

V minulosti docházelo k častému zneužívání této klauzule. Letadla byla dávána do provozu jen na pár dnů v roce. Sazby pojistného tak byly oproti velkému riziku značně nízké. Dnes se musí platit proporční přírážka, a to minimálně ve výši odpovídající patnáctidenní sazbě. V případě, že dojde k totálnímu zničení takto pojištěného letadla a je požadováno pojistné plnění, musí být doplaceno pojistné v plné roční výši. [8], [10], [11]

2.3.12 AVN 1C

Pojišťovny při tvorbě svých pojistných podmínek a pojistných smluv v oblasti leteckého pojištění nejčastěji vycházejí z klauzule londýnského trhu AVN 1C – London Aircraft Insurance Policy. Klauzule obsahuje několik částí a návrh pojistné smlouvy.

První část je věnovaná riziku ztráty nebo poškození letadla. Je zde uvedeno, že pojistitelé musí hradit v rámci svých možností náhradu nebo opravu letadla nebo zmizení letadla, které je nezvěstné po dobu 60 dnů od zahájení letu, maximálně do výše pojistné částky. Dále jsou povinni zaplatit pojištěnému nezbytné náklady spojené s nuceným přistáním letadla nebo náklady na zajištění okamžité pomoci letadlu ve vzduchu do výše 10 % z pojistné částky. Pojistitel ale není odpovědný za opotřebení, poškození letadla způsobené opotřebením součástky letadla nebo nasátím předmětů či nečistot do motorů. Není hrazena ani porucha motoru při vzletu, ale škody na ostatních částech letadla, ke kterým došlo díky této poruše, hrazeny jsou. Dále nelze provádět žádné opravy nebo demontáž letadla bez souhlasu pojistitele, pokud to není za účelem zvýšení bezpečnosti před dalším možným

poškozením nebo na příkaz příslušného úřadu. Pojistitel zaplatí pouze za opravu a přepravu pracovní síly a materiálu, a to tou nejméně nákladnou cestou. V případě totální škody na letadle může pojistitel vyplátit pojistné plnění nebo nahradit letadlo novým. V tomto případě smí poškozené letadlo spolu s dokumentací považovat za zachráněnou hodnotu. Zruší pojistné krytí pro toto letadlo a nahradí letadlo letadlem stejné výroby, typu a v podobném stavu, není-li dohodnuto jinak. Pojistné plnění lze snížit o míru spoluúčasti stanovenou v pojistné smlouvě a hodnotu opotřebení nahrazované nebo opravované součástky. Provozovatel letadla se nesmí vzdát letadla ve prospěch pojistitele. Pojistné plnění se nevyplatí, pokud má provozovatel uzavřené další havarijní pojištění, s kterým pojistitel výslovně nesouhlasil nebo o něm nevěděl.

Druhá část klauzule upravuje odpovědnost za škody způsobené třetím stranám, jiným než cestujícím. Pojistné krytí se zde vztahuje na tělesná zranění nebo škody na majetku, které byly způsobeny letadlem, osobou nebo předmětem padajícím z letadla. Vyloučena jsou zranění způsobená zaměstnancům a ostatním pracovníkům při plnění pracovních povinností, zranění posádky letadla a pasažérů. Dále je z krytí vyloučeno poškození nebo ztráta majetku v péči leteckého dopravce a riziko hluku a znečištění. Lze například také sjednat krytí soudních výloh leteckého dopravce v souvislosti se žalobami vedenými proti němu o kompenzaci škod způsobených třetím osobám.

Část třetí upravuje odpovědnost za škody způsobené pasažérům. Pojistitelé v tomto případě hradí tělesná zranění cestujících způsobená při nástupu na palubu, na palubě nebo při výstupu z letadla a ztrátu nebo poškození zavazadel zapříčiněné nehodou letadla. Před nástupem cestujícího do letadla musí provozovatel přijmout zákonná opatření, která v případě pojistné události vyloučí nebo minimalizují nárok na pojistné plnění. Neučiní-li tak, bude to mít pro něj závažné důsledky. Opět se krytí nevztahuje na škody způsobené zaměstnancům a posádce letadla během výkonu jejich povolání. Po dohodě lze i zde krytí další výdaje.

Čtvrtá a zároveň poslední část této klauzule vymezuje všeobecně platné výluky z pojistného krytí, odkládací a všeobecné podmínky ke všem částem klauzule a definice důležitých pojmů jako je například nehoda, let atd.

Mezi všeobecně platné výluky je zahrnuto:

- nezákonné a neoprávněné užití letadla,
- nesplnění požadavků na přistání a vzletové dráhy,
- riziko války, únosu, teroristický čin,
- nukleární nebezpečí,
- pilotování letadla neoprávněnou osobou atd. [8], [9], [10], [11], [44]

3 NABÍDKA LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA ČESKÉM POJISTNÉM TRHU

Podle údajů z výroční zprávy 2005, kterou vydala Česká asociace pojišťoven, nabízelo letecké pojištění v roce 2005 na českém pojistném trhu celkem pět pojišťoven.

Pojišťovny:

- Allianz pojišťovna, a.s.
- Česká pojišťovna, a.s.
- ČSOB pojišťovna, a.s.
- Kooperativa, pojišťovna, a.s.
- Pojišťovna Slavia, a.s.

Při podrobnějším sběru informací jsem zjistila, že dnes toto pojištění aktivně nabízí především Allianz pojišťovna, a.s., která pokrývá více než 90 % leteckých rizik. [15]

3.1 Allianz pojišťovna, a.s.

Allianz pojišťovna, a.s. je hlavním pojistitelem v oblasti leteckého pojištění na českém pojistném trhu. Pojištění letadel nabízí od května roku 1997. V rámci leteckého pojištění

lze u Allianz pojistit všechny druhy motorových i bezmotorových letadel, horkovzdušné balóny i vzducholodě. Své obchody Allianz zajišťuje na světových zajistných trzích (německém, londýnském, americkém, atd.).

Pro potřeby provozu letadel Allianz pojišťovna, a.s. nabízí tyto druhy pojištění:

- pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadel,
- havarijní pojištění letadel,
- úrazové pojištění související s pojištěním letadel (úrazové pojištění sedadel),
- pojištění tzv. technických letů,
- pojištění pouze pro případ totálního zničení vzdušného dopravního prostředku,
- pojištění majetku aeroklubů atd. [10], [34]

3.1.1 Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vzdušných dopravních prostředků

Při sjednání pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla u Allianz pojišťovny, a.s. má pojištěný právo na náhradu škody na zdraví nebo usmrcení a na náhradu škody na věcech. Pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu vyplývající z provozování letadel ve vztahu k třetím osobám (pojištění odpovědnosti za škodu vlastníka nebo provozovatele letadla, není-li totožný s osobou vlastníka) a na škodu vyplývající z provádění letecké dopravy osob a věcí, které mají tyto osoby na sobě či u sebe, a z přepravy cestovních zavazadel a leteckých zásilek bez deklarace hodnoty (pojištění odpovědnosti za škodu leteckého dopravce). Pojištění se vztahuje též na osoby, které se na provozu a obsluze letadla s vědomím a souhlasem provozovatele podílejí a na zaměstnance pojištěného, jestliže jsou oprávněni k provádění prací a činností na letadle.

To, zda se pojištění vztahuje či nevztahuje na odpovědnost za přepravované cestující se řídí hlavně podle využití letadla. Jedná-li se o komerční přepravu, musí být cestující registrován jako pasažér v palubním deníku, tzn. že je přepravován z místa A do místa B

a má platnou letenku. O přepravu osob se nejedná pokud pracovník na palubě letadla vykonává jakoukoliv činnost související s letem.

Pojištění se nevztahuje na odpovědnost pojištěného za škodu pokud:

- je v okamžiku vzniku pojistné události letadlo v nevyhovujícím technickém stavu nebo chybí-li příslušné povolení k provozu letadla,
- provozovatel nevlastní v okamžiku vzniku pojistné události příslušné oprávnění k provozu letadla,
- pilot nevlastní v okamžiku vzniku pojistné události příslušné oprávnění,
- byla škoda způsobena válkou, invazí, terorismem atd.,
- byla škoda způsobena znečištěním půdy, vody, ovzduší a na škody způsobené vibracemi a působením elektrických a elektromagnetických poruch,
- byla škoda způsobena látkami nebo věcmi všeho druhu, které byly letadlem vyneseny do vzdušného prostoru,
- byla škoda způsobena zásahem vyšší moci,
- byla škoda způsobena jadernou reakcí včetně veškerých jejích následků, jaderným zářením nebo radioaktivní kontaminací,
- byla škoda způsobena v jakémkoliv vztahu s azbestem a nátěrovými hmotami obsahujícími olovo.

Pojištění se dále nevztahuje na:

- odpovědnost za škody způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání,
- odpovědnost za škodu způsobenou vzájemně mezi spolupojištěnými,
- odpovědnost za škodu způsobenou příbuznými v řadě přímé nebo osobám žijícím ve společné domácnosti,
- odpovědnost likvidátorů nebo orgánů státní moci,
- odpovědnost za nedodržení lhůt, termínů, rozpočtů a vyúčtování nákladů,
- úmyslné odchylení se od právních nebo úředních předpisů nebo jiného úmyslného porušení povinností.

Pojištění se sjednává na dobu jednoho roku, není-li v pojistné smlouvě uvedeno jinak. Pojistné je stanoveno procentní sazbou z dohodnuté pojistné částky pro každé pojištěné letadlo. Výši sazby stanoví pojistitel. Ve smlouvě může být dohodnuta možnost splátek pojistného. Při sjednání pololetního nebo čtvrtletního placení se může účtovat přírážka. Nastane-li pojistná událost, v důsledku které pojištění zanikne, náleží pojistiteli pojistné do konce pojistného období, v němž pojistná událost nastala, není-li dohodnuto jinak. Stanovení výše pojistného je pro jednotlivé kategorie letadel předmětem obchodního tajemství pojišťovny. [10], [34]

3.1.2 Havarijní pojištění vzdušných leteckých prostředků

Pojištění se vztahuje na škody způsobené na letadle při jeho běžném provozu, pokud nejsou uvedeny ve výlukách z pojištění. Na dodatečné vybavení se pojištění vztahuje pouze v případě, že je to výslovně sjednáno v pojistné smlouvě. Je-li sjednáno ve smlouvě i pojištění pro případ dočasného zastavení provozu letadla, vztahuje se toto pojištění výhradně na škody vzniklé v klidovém období v průběhu zkušebních testů hnacího ústrojí a rolování nesouvisejícího s letem.

Pojistné plnění se neposkytuje za:

- ztráty nebo škody vzniklé válkou, invazí, terorismem apod.,
- veškeré následky jaderné reakce, záření nebo radioaktivní kontaminace,
- ztráty nebo škody způsobené tím, že odstavené letadlo nebylo zajištěno odpovídajícím způsobem nebo v souladu s dispozicemi výrobce,
- ztráty či škody způsobené chybným pracovním postupem pojistníka nebo jím pověřeným pracovníkem při práci na letadle,
- ztráty a škody způsobené běžným provozem a opotřebením na hnacím ústrojí, korozí, vlhkostí a mrazem,
- ztráty a škody způsobené jakýmkoliv vadami nebo nedostatky, které mělo letadlo před uzavřením pojištění a byly nebo mohly být známy pojistníkovi nebo jeho zástupcům,

- ztráty a škody způsobené úmyslně pojistníkem, oprávněnou osobou nebo jinou osobou z jejich podnětu,
- ztráty a škody způsobené explozivními nebo samozápalnými látkami nebo tekutinami na palubě letadla s výjimkou provozních látek a signálních prostředků,
- škody způsobené při přepravě letadel nebo jejich částí včetně jejich nakládky a vykládky,
- ztráty a škody způsobené zpronevěrou nebo krádeží dílů, přístrojů a příslušenství,
- ztráty a škody, na které se vztahuje pojištění sjednané pro případ požáru nebo jiná majetková pojištění,
- ztráty a škody způsobené nemožností poškozené letadlo používat a nebo náklady, které pojištěný nese i v době, kdy nemůže letadlo používat,
- škody způsobené azbestem a látkami obsahujícími olovo.

Pojistitel nemá povinnost vyplatit pojistné plnění pokud:

- letadlo neodpovídá v době nehody technickým předpisům a nemá potřebná povolení,
- pilot a posádka nevlastní v době škodné události potřebná povolení nebo povolení k letu s ohledem na povětrnostní a letové podmínky,
- pojistník zvýší po uzavření pojistné smlouvy pojistné riziko bez vědomí pojistitele,
- letadlo řídí neoprávněný piloti nebo je použito k jiným, než ve smlouvě uvedeným účelům,
- pojistník neuplatní nárok na náhradu škody nebo se vzdá budoucích nároků na náhradu škody.

Pojištění se sjednává na dobu jednoho roku. Pojistné se stanovuje procentní sazbou z pojistné částky pro každé pojištěné letadlo. Pojistná částka může být stanovena ve výši nové ceny letadla. Není-li letadlo nové, stanoví se pojistná částka ve výši obvyklé ceny, a pokud by stanovení obvyklé ceny nebylo pro ojedinělost letadla reálné nebo by se takovou cenu nepodařilo zjistit, tak se stanoví pojistná částka ve výši ceny stanovené dohodou. Pojistné plnění se poskytuje maximálně do výše sjednané pojistné částky a hradí se buď v penězích nebo úhradou nákladů na opravu pojištěné věci. V případě totální škody

poskytne pojistitel pojistné plnění ve výši nové ceny platné pro letadlo stejného druhu a kvality, pokud byla tato nová cena sjednána jako pojistná částka. Byla-li sjednána cena dohodou, je tato cena vyplacena v případě, že nešlo o připojištění. Pojistitel navíc vyplatí kromě pojistného plnění i účelně a prokazatelně vynaložené náklady na vypátrání, vyproštění a dopravu letadla do výše částky dohodnuté v pojistné smlouvě. Od pojistného plnění se odečítá spoluúčast na každé pojistné události a pojistitelem stanovená cena použitelných zbytků, pokud je pojistitel neprodá a výtěžek si nenechá. Pojistitel hradí účelně vynaložené náklady (zachraňovací náklady) dle pojistných podmínek. [10], [34]

3.1.3 Proces od uzavření leteckého pojištění po výplatu pojistného plnění

Tento proces zahrnuje následující fáze:

- zaslání poptávky do pojišťovny,
- vypracování nabídky pojišťovnou,
- odsouhlasení nabídky a vypracování pojistné smlouvy, která musí být podepsána oběma stranami (pojistníkem a pojistitelem),
- úhrada smluvně dohodnutého pojistného,
- letecká nehoda – vznik pojistné události,
- oznámení škodné události pojišťovně,
- registrace škody v systémech pojišťovny,
- proces likvidace škody – vyšetřování,
- ukončení škodné události vyplacením nebo odmítnutím pojistného plnění.

První čtyři body jsou v kompetenci oddělení underwritingu, zbylou část obstarává především oddělení likvidace.

Nabídka pojištění

Poté, co klient projeví zájem o letecké pojištění, zašle mu pojišťovna dotazník, který musí vyplnit a zpětně odeslat pojišťovně.

Dotazník obsahuje následující údaje:

- identifikace pojištěného (jméno nebo název firmy, adresa, IČ/RČ, jméno a pozice osoby, která pojištění vyřizuje, telefon, mobil, fax, e-mail, provozovatel/majitel letadla – jeho adresa, IČ/RČ, škodní průběh provozovatele nebo majitele za posledních 5 let),
- identifikace letadla (poznávací značka, typové označení letadla, výrobce letadla, výrobní číslo, rok výroby, maximální vzletová hmotnost v kg, předpokládaný roční nálet leteckých hodin, celkový počet sedadel – z toho sedadla pro piloty, teritoriální rozsah krytí, místo umístění letadla, zda je letadlo hangárováno, škodní průběh letadla za posledních 5 let, plánované využití letadla),
- piloti (jména pilotů a datum jejich narození, licence, nálety v hodinách, bezeškodní průběh, údržba letadla),
- pojištění odpovědnosti (pojistné období, pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám nacházejícím se mimo letadlo - pojistná částka a měna, pojištění sedadel pro přepravu osob jiných než posádka - počet pojišťovaných sedadel a jejich využití, pojistná částka a měna, pojištění odpovědnosti rozšířené o válečná rizika),
- havarijní pojištění (pojistné období, pojistná částka, měna, spoluúcast),
- dodatečné informace (současný pojistitel, odpovědnost, havarijní pojištění),
- prohlášení o stavu letadla a pravdivosti poskytnutých informací,
- přílohy (k dotazníku je nutno dodat kopii výpisu z obchodního rejstříku, živnostenského listu nebo koncesní listiny v případě právnické osoby, kopii stanov aeroklubu a doklad o oprávnění osoby podepisovat v případě občanského sdružení, osvědčení o letové způsobilosti nebo technický průkaz, potvrzení o bezeškodním průběhu).

Na základě tohoto dotazníku vypracuje pojišťovna nabídku.

Oznámení škodné události pojišťovně

Pojistitel je povinen ihned po vzniku pojistné události oznámit tuto skutečnost pojistiteli, a to vyplněním formuláře – Předběžné hlášení škody vzniklé na vzdušném dopravním prostředku nebo jeho provozem. V tomto formuláři je nutné uvést tyto údaje: číslo pojistné smlouvy, informace o pojištěném a poškozeném, stručně popsat pojistnou událost a její rozsah, místo a datum pojistné události, typ a imatrikulační značka vzdušného dopravního prostředku, účel letu, vyšetřující policie, přibližný odhad výše škod, informace o posádce, informace o osobě, která tuto událost hlásí. Pojistník je povinen přijmout taková opatření, aby rozsah škod byl co nejmenší. Dále musí zajistit vyšetření a dokumentaci škody (policie, vyšetřovací komise, fotografie, zkouška alkoholu apod.) a ve většině případů nesmí bez souhlasu měnit stav způsobený nehodou.

Registrace škody v systémech pojišťovny

Po obdržení vyplněného formuláře o předběžném hlášení škody pojišťovna zaregistruje tuto škodu ve svých systémech a vytiskne škodní obal a pojistnou smlouvu. Škodní obal obsahuje informace o pojištěném. Registraci provádí administrativní oddělení, které pak celou záležitost předává likvidátorovi.

Proces likvidace škody – vyšetřování

Určený likvidátor zahájí vyšetřování pojistné události. Spolupracuje s Úřadem zjišťování příčin vzniku leteckých nehod, který je povinen každou nehodu vyšetřit a vypracovat závěrečnou zprávu. Jednu kopii předává poškozenému, od kterého si ji potom likvidátor vyžádá. Bez této zprávy nelze ukončit škodnou událost. Likvidátor dává dohromady potřebné podklady pro výpočet pojistného plnění a porovnává nároky poškozených s pojistnou smlouvou a pojistnými podmínkami. U pojištění odpovědnosti se navíc zjišťuje míra zavinění na straně pojištěného. Tento postup platí pro vyšetřování nehod u malých letadel, u letadel velkých vstupuje do vyšetřování ještě zajistitel, který má zpravidla k dispozici více odborníků.

Seznam dokladů nutných k doložení události vzniklé provozem vzdušného dopravního prostředku u havarijního pojištění:

- provozní dokumentace k letadlu (kopie):
 - osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku,
 - osvědčení o letové způsobilosti,
 - doklad o provedení předletové prohlídky,
 - doklad o provedení předletové přípravy posádky,
 - palubní deník.
- kopie průkazů způsobilosti posádky resp. instruktora (pilotní průkaz, průkaz žáka),
- kopie první a posledních dvou stránek zápisníků letů pilota,
- fotodokumentace poškození (trosek) z místa nehody,
- výsledky šetření policie z místa nehody,
- výsledky šetření vyšetřovací komise,
- nálezový protokol opravárenského závodu s podrobným popisem zjištěných poškození a odhadem nákladů na opravu,
- originály dokladů potvrzujících výši uplatňované škody:
 - doklad o nákladech na odstranění letadla nebo jeho trosk z místa nehody,
 - faktura za opravu od odborného opravce včetně kalkulace ceny (rozpis materiálu a dílů, ocenění práce, DPH apod.),
 - cestovní příkazy týkající se převozu do opravy a odvozu po opravě apod.
- bankovní spojení pojištěného.

Seznam dokladů nutných k doložení události vzniklé provozem vzdušného dopravního prostředku u pojištění odpovědnosti:

- provozní dokumentace k letadlu (kopie):
 - osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku,
 - osvědčení o letové způsobilosti,
 - doklad o provedení předletové prohlídky,
 - doklad o provedení předletové přípravy posádky,
 - palubní deník.

- kopie průkazů způsobilosti posádky resp. instruktora (pilotní průkaz, průkaz žáka),
- kopie první a posledních dvou stránek zápisníků letů pilota,
- číslo pojistné smlouvy, z níž je nárokována náhrady škody vůči poškozenému,
- identifikační údaje poškozeného,
- rozsah (popis) škody vzniklé v důsledku provozu letadla,
- fotodokumentace z místa nehody,
- výsledky šetření policie z místa nehody.

U havarijního pojištění dochází nejčastěji ke škodám způsobeným chybou pilota (selhání lidského faktoru) nebo technickou závadou na letadle. Většina škod pochází od malých aeroklubů. Škody na kluzácích se pohybují zpravidla ve výši od 500 – 600 tisíc Kč podle jeho druhu a stáří. Škody na malých letadlech typu Cessna jsou převážně v rozmezí 500 tisíc až 1 milionu Kč.

Ukončení škodné události vyplacením nebo odmítnutím pojistného plnění

Shoduje-li se pojistná částka s částkou skutečnou (pojištěný není podpojištěn), dojde k výplatě pojistného plnění. U pojištění odpovědnosti je důležité, aby pojištěný byl za vzniklé škody odpovědný ze zákona. [10], [34]

3.2 Česká pojišťovna, a.s.

Česká pojišťovna nabízí všechny druhy leteckého pojištění, ale pouze okrajově. Převzatá rizika zajišťuje na londýnském zajištěním trhu přes zajištěné makléře. Při pojištění se řídí svými všeobecnými pojistnými podmínkami pro pojištění letadel v mezinárodním styku, které vycházejí z londýnské klauzule AVN 1C. V pojistných podmínkách je specifikován zejména obsah pojištění, škody na letadle, škody z odpovědnosti, počátek a konec pojištění, podoba pojistné smlouvy, vícenásobné pojištění, povinnost pojištěného vztahující se k pojistné události, výše škody a pojistné plnění, postih vůči třetí osobě a pojistné.

Pojištění se sjednává pro konkrétní letadlo, podle požadavků majitele nebo provozovatele. Pojistná smlouva se uzavírá na 1 pojistný rok. Pojistné je odvozeno v případě havarijního pojištění od typu letadla, zkušeností pilotů, druhu letů, které pojištěný/provozovatel vykonává a od jeho škodní historie. V případě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla je pojistné stanoveno na základě pojištěného limitu, druhu letů, počtu sedadel pro pasažéry a zkušeností pilotů. [11]

3.2.1 Příklad rámcové smlouvy pro úrazové pojištění osob dopravovaných letadly při vyhlídkových letech a letadly nebo helikoptérymi záchranné služby

V rámci tohoto pojištění nejsou pojištěni pacienti, pilot nebo jiný člen posádky letadla nebo helikoptéry. Rámcová smlouva se sjednává na dobu určitou a výpověď musí být dána alespoň šest týdnů před uplynutím pojistného období a pouze v písemné podobě.

Počátek a konec pojištění

Ve smlouvě se stanovuje den, od něhož je pojistitel povinen vyplatit pojistné, dojde-li k pojistné události. Počátek pojištění později pojišťovaných dopravních prostředků je stanoven na 1. den v měsíci, který následuje po doručení přihlášky pojistiteli. Pojištění končí změnou provozovatele nebo vyřazením z provozu pro špatný technický stav či zničení dopravního prostředku. Provozovatel musí tyto skutečnosti ihned prokázat, jinak mu zanikne nárok na vrácení nespotřebovaného pojistného.

Rozsah pojištění

Základní pojistné částky jsou:

- 100 000 Kč pro případ smrti následkem úrazu,
- 200 000 Kč pro případ trvalých následků,
- 20 000 Kč pro případ doby nezbytného léčení tělesného poškození způsobeného úrazem.

Pojištěná událost, pojištěná činnost

Pojistnou událostí je úraz, který utrpí osoby při provozu letadla nebo helikoptéry provozovatele.

Úrazy při provozu letadla nebo helikoptéry se rozumí:

- úrazy způsobené při pobytu v odbavovacích prostorách letiště, na místě mezipřistání a nouzové přistání,
- úrazy způsobené při nastupování a vystupování z letadla nebo helikoptéry,
- úrazy způsobené při výkonech, k nimž byla pojištěná osoba vyzvána pilotem letadla nebo helikoptéry během nouzového přistání mimo letiště.

Pojištění kryje úrazy osob přepravovaných v cizině a vylučuje úrazy osob dopravovaných na místech dopravního prostředku, která nejsou určena k dopravě osob. Pojištěné letadlo či helikoptéra musí mít rejstříkovou poznávací značku České republiky.

Pojistné

Roční pojistné pro základní pojistné částky za jedno sedadlo se zahrnutím plnění za dobu nezbytného léčení činí 270 Kč pro letadla a helikoptéry záchranné služby a 180 Kč pro sedadla v letadle při vyhlídkových letech. Bez zahrnutí plnění za dobu nezbytného léčení činí pojistné 180 Kč pro letadla a helikoptéry záchranné služby a 120 Kč pro sedadla v letadle při vyhlídkových letech. Pojistné za první pojistné období je splatné v den počátku rámcové smlouvy a následné pojistné je splatné vždy první den každého pojistného období. Při pozdním placení jsou účtovány úroky z prodlení. Pojistitel má právo každoročně přezkoumat pojistné a po dohodě upravit jeho výši.

Práva a povinnosti

Provozovatel musí uvést v seznamu pojišťovaných dopravních prostředků typ, číslo motoru, rejstříkovou značku, počet sedadel podle osvědčení o letové způsobilosti a účel,

k němuž bude dopravní prostředek využívat. První seznam má povinnost předložit hned po sjednání rámcové smlouvy a další seznamy nově pojišťovaných prostředků vždy do 20. dne v měsíci. Změny, které mají vliv na výši pojistného musí provozovatel uvést a zaznamenat vždy k 1. dni následujícího měsíce. Dále je provozovatel povinen informovat cestující o jejich právech a povinnostech při pojistné události. Za správnost údajů v seznamech a údajů nutných pro poskytnutí pojistného plnění ručí provozovatel. Pojistitel musí poslat provozovateli zúčtovací list s předpisem pojistného do prvního dne splatnosti pojistného.

Hlášení pojistných událostí

Osoba, která má právo na plnění, je povinná bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli, že nastala pojistná událost, tedy úraz. Provozovatel musí této osobě, která uplatňuje nárok na tiskopise „Oznámení pojistné události z úrazového pojištění“ potvrdit, že k tomuto úrazu došlo v rámci pojištěné činnosti. Tiskopis dále musí potvrdit lékař, který zraněného léčil. V případě smrti pojištěného předloží osoby s nárokem na pojistné plnění oznámení, ověřenou kopii úmrtního listu a policejní protokol.

Pojistné plnění

Pojistné plnění je poskytováno v české měně a na území České republiky. Pojištěný má právo na plnění za trvalé následky úrazu a za dobu nezbytného léčení tělesných poškození způsobných úrazem. Pokud bylo za dopravní prostředek placeno nižší pojistné než mělo být, sníží pojistitel pojistné plnění v poměru výše placeného pojistného ke správné výši pojistného. Pojistitel nehradí náklady na dopravu pojištěného z ciziny do ČR za účelem stanovení rozsahu trvalých následků úrazu. Použije-li prostředek více lidí než je počet jeho sedadel podle osvědčení o letové způsobilosti, sníží se pojistné plnění pro každou osobu v poměru počtu sedadel k počtu přepravovaných osob. [11]

3.3 Kooperativa, pojišťovna, a.s.

Kooperativa ukončila nabídku leteckého pojištění v roce 2001. Důvodem ukončení byl výrazně špatný škodní průběh produktu zapříčiněný havarijním pojištěním ultralehkých letounů. Jednotlivé škody byly sice v řádech jednotek milionů Kč, ale při jejím nevelkém portfoliu se tyto škody projevíly dosti výrazně. Příčinou tohoto trendu byl technický stav letadel v kombinaci se zkušenostmi pilotů. Havarijní pojištění bylo nabízeno v rozsahu all risks a základem odpovědnosti byla odpovědnost vůči třetím osobám s možným připojištěním odpovědnosti za škody způsobené pasažérům. Kooperativa pojištění nesjednávala na průpisových smlouvách, ale jako psaný text. [12]

3.4 Pojišťovna Slavia, a.s.

Pojišťovna Slavia v návaznosti na nové právní předpisy, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004, rozšířila ve spolupráci se svými partnery společnostmi Forbes a Wellington Underwriting ze syndikátu Lloyd's své portfolio pojištění týkající se provozování všech druhů motorových a bezmotorových letadel, sportovních letadel, horkovzdušných balónů, vzducholodí a vrtulníků.

Nabízí:

- pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla,
- havarijní pojištění letadla,
- pojištění odpovědností i majetku ve sféře občanské i podnikatelské.

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla lze sjednat pro letadla registrovaná v evropských státech pro území České republiky, Slovenské republiky, států Evropské unie, Evropy a také pro území Afriky. Limity jsou určeny dle výše uvedeného nařízení nebo ve výši, kterou požadují zákony zahraničního státu. Pojišťuje se odpovědnost za škody způsobené třetím osobám mimo letadlo a za škody způsobené pasažérům

na palubě pojištěného letadla. Ke každé pojistné smlouvě vystavuje pojišťovna pojistný certifikát.

Havarijní pojištění letadla se sjednává na obecnou cenu pro případ poškození nebo zničení letadla během jeho běžného provozu. Pojistná ochrana se vztahuje na havárii, živelné události a zmizení letadla. Je možné rozšířit toto pojištění o připojištění mimořádné výbavy letadla. Pojišťovna Slavia, a.s. uplatňuje individuální přístup a nabízí široký rozsah pojistných produktů. V oblasti provozování a využívání letadel tak lze vytvářet i kombinace pojištění pro celé subjekty (společnosti, letiště, aerokluby) a formovat komplexní pojištění podle jednotlivých zadání.

V kombinaci s pojištěním letadel jsou nabízena pojištění odpovědnosti i majetku v občanské i podnikatelské rovině.

Nabízí pojištění odpovědnosti za škodu s možností následujících doplňkových pojištění:

- odpovědnost za škody vzniklé regresními nároky zdravotnických zařízení nebo zdravotních pojišťoven,
- odpovědnost za věci převzaté.

Odpovědnost za škody vzniklé regresními nároky zdravotnických zařízení nebo zdravotních pojišťoven se vztahuje na regresní nároky vzniklé z důvodu pracovních úrazů nebo nemoci z povolání vlastních zaměstnanců nebo úrazů třetích osob. Doplňkové pojištění odpovědnosti za věci převzaté se vztahuje na pojištění odpovědnosti za škodu na věcech převzatých za účelem opravy, úpravy, prodeje, úschovy, uskladnění nebo poskytnutí odborné pomoci. Pojistná částka je dána jako součet hodnot věcí převzatých nebo užívaných. Pojištění nelze sjednat samostatně. [35]

4 VÝZNAM A POZICE LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA ČESKÉM POJISTNÉM TRHU

Český pojistný trh je z celosvětového hlediska téměř zanedbatelný, což platí i pro oblast leteckého pojištění. Toto pojištění nepředstavuje v portfoliu pojišťoven nijak významný podíl, jedná se spíše o prestižní typ pojištění, který si mohou dovolit jen nejsilnější pojišťovny s náležitým odborným a finančním zázemím. Vzhledem k možnosti vzniku velkých škod zde musí existovat následné zajištění. Jinou možností by mohl být třeba pojišťovací pool, který by umožnil stabilizaci cen pojištění leteckých rizik. Na území České republiky existoval v minulosti aktivní letecký pool, který byl nucen ukončit činnost po znárodnění pojišťoven v roce 1948. V roce 2003 Česká pojišťovna iniciovala jednání o založení poolu a oslovila řadu dalších pojišťoven. ČSOB pojišťovna byla připravena stát se členem poolu, Kooperativa vstup do poolu zvažovala a Allianz neměla zájem o vstup. Nakonec k žádné dohodě nedošlo, protože panovala obava, že by Úřad pro ochranu hospodářské soutěže neudělil výjimku, stejně jako ji neudělil poolu cestovních kanceláří. I když český pojistný trh a čeští pojistitelé nehrají na mezinárodních trzích velkou roli, jejich role na domácím trhu je významná. Svým klientům mohou poskytnout profesionální přístup k informacím a schopnost tyto informace vyhodnocovat a navrhnout optimální řešení. Důležitou roli zde hrají především makléři, kteří mohou klientům nabídnout další stupeň vyhodnocení informací a pomoci při konečném výběru.

Český letecký trh za posledních pár let prodělal výraznou změnu. Do roku 1989 zde byl pouze jeden velký dopravce – ČSA a pár aeroklubů provozujících malá sportovní letadla a kluzáky. Po roce 1989 postupně na trh přicházeli další letečtí dopravci, z nichž na českém trhu dodnes působí například Travel Servis, a.s. a Fischer Air. Modernizovaly se též letecké flotily, které dnes zahrnují letadla typu Airbus, Boeing a ATR. Vznikla i řada menších leteckých dopravců poskytujících přepravu pošty nebo firemních manažerů se stroji typu Cessna, Folker a Beachcraft. S privatizací letišť se očekává další rozvoj pojištění odpovědnosti za škody provozovatele letiště.

Český letecký pojistný trh je pro potřeby leteckých dopravců nedostatečný. Řada dopravců se proto obrací na evropský a světový trh, kde využívají služeb leteckých makléřů. Makléři

jim zajistí konzistentní spolupráci s pojistitelem, posoudí a ohodnotí jeho bezpečnost, vytvoří vhodné pojistné programy a zajistí mnoho dalších služeb. Na českém trhu působí například makléřská společnost Willis. Tato společnost je jedním z nejvýznamnějších leteckých makléřů, poskytuje služby soukromému i veřejnému sektoru a působí ve sto zemích po celém světě. Společnost Willis je také dlouholetým členem Asociace leteckých provozovatelů v České republice.

Asociace leteckých provozovatelů je zájmovým sdružením subjektů provozujících letecké činnosti registrovaných v České republice.

Cílem této asociace je:

- ochrana oprávněných zájmů členů asociace,
- zastupování zájmů členů asociace,
- poskytování odborných informací a zvyšování profesionální úrovně českých leteckých dopravců, přepraveců, provozovatelů letišť a provozovatelů dalších leteckých činností,
- zabezpečování poradenské, konzultační a propagační činnosti v oblasti letecké dopravy, přepravy a cestovního ruchu,
- analyzování situace na trhu letecké dopravy a přepravy a poskytování pohotových informací členům asociace,
- budování systému vzdělávacích, informačních a poradenských služeb,
- podílení se na přípravě koncepčních a legislativních návrhů, které se týkají leteckých činností a na jejich zavádění do praxe,
- podpora členů ALP při jejich aktivitách ve styku se zahraničím. [9], [10], [11], [33]

4.1 Vyhodnocení pozice leteckého pojištění na českém pojistném trhu

Tabulka č.3: Předepsané pojistné v letech 2000 až 2002

Předepsané pojistné	2000	2001	2002
Předepsané pojistné celkem (v tis. Kč)	69 284 554	79 197 369	88 472 777
Neživotní pojištění celkem (v tis. Kč)	46 514 422	50 915 403	54 312 191
Havarijní pojištění letadel (v tis. Kč)	180 392	313 024	176 508
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (v tis. Kč)	9 623	132 692	303 242
Pojištění letadel celkem (v tis. Kč)	190 015	445 716	479 750
Podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném	0,2743 %	0,5628 %	0,5423 %
Podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,4085 %	0,8754 %	0,8833 %
Podíl havarijního pojištění na celkovém předepsaném pojistném	0,2604 %	0,3952 %	0,1995 %
Podíl havarijního pojištění na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,3878 %	0,6147 %	0,3249 %
Podíl pojištění odpovědnosti z provozu letadel na celkovém předepsaném pojistném	0,0139 %	0,1675 %	0,3428 %
Podíl pojištění odpovědnosti z provozu letadel na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,0207 %	0,2606 %	0,5583 %

Zdroj: Výroční zprávy 2002 - 2005 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>

Tabulka č.4: Předepsané pojistné v letech 2003 až 2005

Předepsané pojistné	2003	2004	2005
Předepsané pojistné celkem (v tis. Kč)	104 635 906	111 550 443	115 711 745
Neživotní pojištění celkem (v tis. Kč)	63 512 520	67 349 479	70 794 542
Havarijní pojištění letadel (v tis. Kč)	166 163	139 147	178 546
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (v tis. Kč)	302 276	259 781	244 658
Pojištění letadel celkem (v tis. Kč)	468 439	398 928	423 204
Podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném	0,4477 %	0,3576 %	0,3657 %
Podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,7376 %	0,5923 %	0,5978 %
Podíl havarijního pojištění na celkovém předepsaném pojistném	0,1588 %	0,1247 %	0,1543 %
Podíl havarijního pojištění na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,2616 %	0,2066 %	0,2522 %
Podíl pojištění odpovědnosti z provozu letadel na celkovém předepsaném pojistném	0,2889 %	0,2329 %	0,2114 %
Podíl pojištění odpovědnosti z provozu letadel na celkovém předepsaném pojistném v neživotním pojištění	0,4759 %	0,3857 %	0,3456 %

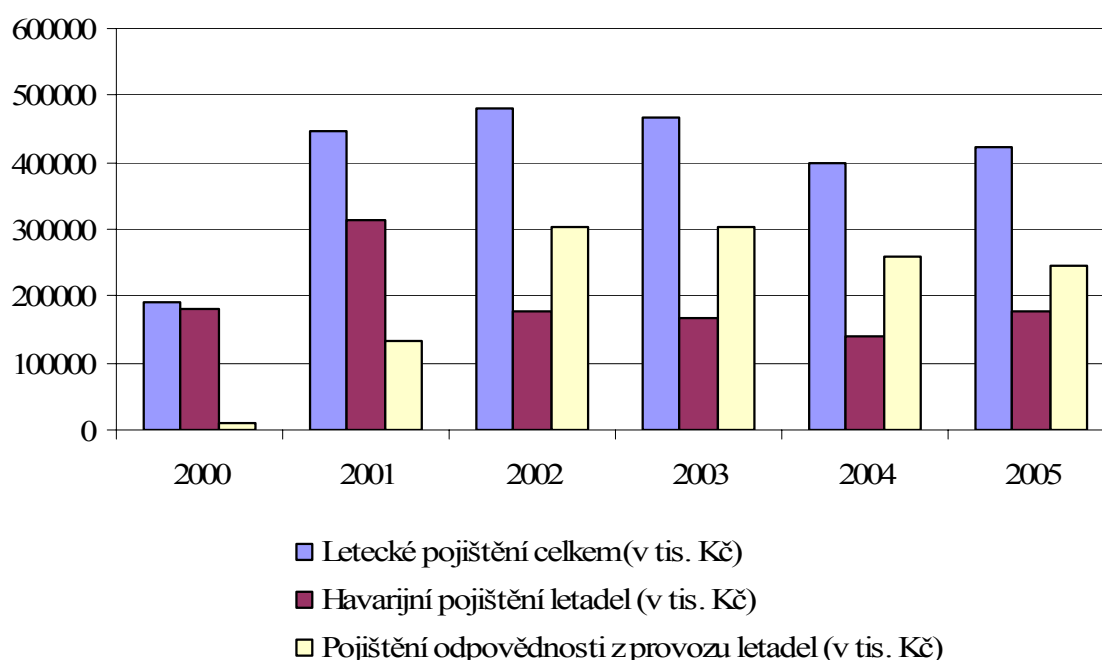
Zdroj: Výroční zprávy 2002 - 2005 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>

Výše uvedené tabulky vystihují vývoj předepsaného pojistného v leteckém pojištění od roku 2000 do roku 2005. Uvádí podíl pojištění letadel na celkovém předepsaném pojistném a na předepsaném pojistném v neživotním pojištění. Zvlášť sledují vývoj předepsaného pojistného u havarijního pojištění letadel (kaska letadel) a u pojištění

odpovědnosti z provozu letadel. Z těchto hodnot můžeme vyčíslit, že podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném a předepsaném pojistném v neživotním pojištění od roku 2001 stále klesal. Zatímco v roce 2001 činil podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném přibližně 0,56 %, v roce 2005 to bylo už jenom 0,37 %. Tyto výsledky dokazují, že letecké pojištění má na českém pojistném trhu opravdu zanedbatelný vliv.

Graf č. 1: Vývoj předepsaného pojistného v leteckém pojištění v letech 2000 až 2005



Zdroj: Výroční zprávy 2002 - 2005 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>

Od roku 2002 je velmi dobře čitelný vyšší podíl předepsaného pojistného u pojištění odpovědnosti z provozu letadel na celkovém předepsaném pojistném pro letecké pojištění oproti předepsanému pojistnému u havarijního pojištění letadel. To je způsobeno jednak vyššími požadavky na pojistné limity v pojištění odpovědnosti, ale také zvýšením pojistného. Oproti tomu v havarijním pojištění je patrný vliv roku 2001, kdy se díky leteckým útokům na USA zvýšily přechodně ceny pojistného. Jinak zůstává předepsané pojistné v téměř konstantní výši.

Tabulka č. 5: Předepsané pojistné v leteckém pojištění v letech 2004 a 2005 u konkrétních pojišťoven

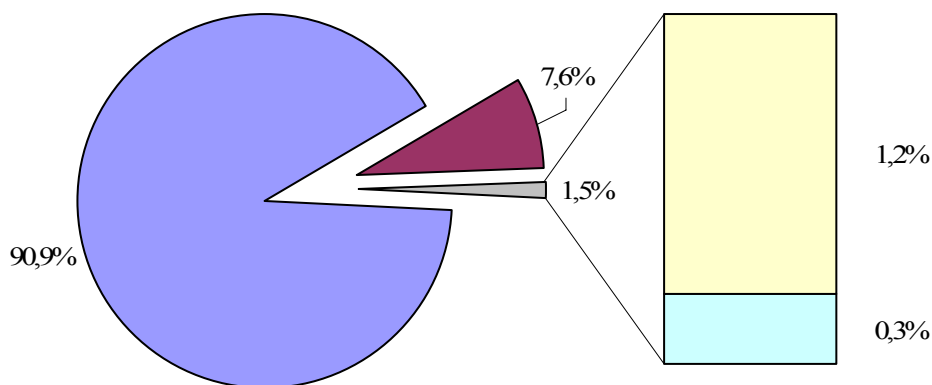
Havarijní pojištění letadel (v tis. Kč):	2004	2005
Allianz pojišťovna, a.s.	104 356	148 692
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.	47	0
Česká pojišťovna, a.s.	34 629	28 648
ČSOB pojišťovna, a.s.	0	507
Kooperativa, pojišťovna, a.s.	116	463
Komerční pojišťovna, a.s.	-1	0
Pojišťovna Slavia, a.s.	0	236
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (v tis. Kč):	2004	2005
Allianz pojišťovna, a.s.	247 894	235 876
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.	188	0
Česká pojišťovna, a.s.	9 767	3 325
ČSOB pojišťovna, a.s.	1 908	4 397
Kooperativa, pojišťovna, a.s.	24	145
Pojišťovna Slavia, a.s.	0	915

Zdroj: Předběžné statistické údaje za r. 2006 [online]. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné z: < <http://www.cap.cz/dokument.asp?id=145>>

Z hodnot uvedených v této tabulce můžeme vyčíst, že pojišťovna Allianz, a.s. měla v roce 2005 předepsané pojistné pro letecké pojištění ve výši 384 568 tis. Kč, což ji zaručilo téměř 91% podíl na předepsaném pojistném pro pojištění letadel v České republice. Podíly ostatních pojišťoven byly ve srovnání s jejím podílem téměř zanedbatelné. [14], [15], [16], [17], [18]

Graf č. 2: Podíl jednotlivých pojišťoven na předepsaném pojistném u pojištění letadel v roce 2005



■ Allianz pojišťovna, a.s. ■ Česká pojišťovna, a.s. ■ ČSOB pojišťovna, a.s. ■ Pojišťovna Slavia, a.s.

Zdroj: Předběžné statistické údaje za r. 2006 [online]. [cit. 26. 2. 2007].

Dostupné z: < <http://www.cap.cz/dokument.asp?id=145> >

5 VÝZNAM A POZICE LETECKÉHO POJIŠTĚNÍ NA SVĚTOVÉM POJISTNÉM TRHU

Během čtyř let od Montrealské úmluvy z roku 1999 se dařilo zvyšovat pojistné sazby v pojištění odpovědnostních i majetkových rizik a věřilo se, že by rok 2001 nemusel být ztrátový jako ty předešlé, protože koncem června 2001 byl objem předepsaného světového pojistného vyšší než předpokládané škody. Zlom však přišel 24. července 2001, kdy skupina ozbrojenců zničila několik velkokapacitních letadel na mezinárodním letišti ve městě Colombo na Srí Lance. Způsobená škoda naštěstí postihla jen malý počet pojistitelů upisujících tzv. válečná kasková rizika. Dosáhla více než 500 milionů dolarů a spotřebovala veškeré pojistné, které tito pojistitelé předepsali za posledních deset let.

Mezinárodní trh na tuto situaci ihned zareagoval zvýšením sazeb za připojištění tzv. válečných rizik a to minimálně o 100 %. Byl zaveden horní limit pro jednu pojistnou smlouvu (dříve za pojistnou událost), a sice na trojnásobek hodnoty letadla s nejvyšší pojistnou částkou, maximálně však na 300 milionů dolarů. Vyšší limit bylo možné sjednat pouze za několikanásobně vyšší pojistné. Zpřísněny byly i podmínky pro placení pojistného a došlo ke zkrácení období mezi počátkem pojistného krytí a první splátkou. Pokud by tyto podmínky nebyly splněny, krytí by automaticky zaniklo. Tyto změny se vztahovaly pouze na nově uzavírané nebo obnovované kaskové pojistné smlouvy. Pojistitelé byly pojištěnými napadáni za „přehnanou“ reakci na jednu větší škodu a obnova smluv některých významných leteckých dopravců proběhla až po skutečně tuhém boji. Nikdo však v tomto okamžiku ještě nevěděl, co bude následovat.

Dne 11. září 2001 došlo k jedné z největších škod v historii pojišťovnictví. V jednom okamžiku byly uneseny čtyři velkokapacitní letadla společností American Airlines a United Airlines, na jejichž palubách se nacházelo celkem 233 cestujících a 33 členů posádky. Dvě letadla narazila do budov Světového obchodního centra v New Yorku, jedno



do Pentagonu ve Washingtonu a poslední zjevně nezasáhlo plánovaný cíl a zřítilo se poblíž města Somerset v Pensylvánii. Pojištěná hodnota zničených letadel dosáhla „pouhých“ 139 milionů dolarů. Z hlediska leteckého pojištění byl prvotní příčinou únos letadla, který je obvykle vyloučen z běžného pojistného krytí na základě klauzule londýnského trhu AV/ nebo AVN 48B, ale téměř u všech smluv je připojištěn v rámci tzv. válečných rizik podle klauzule AVN 52C. Bezprostředně po této události začali pojistitelé odhadovat výši škod.

Z odpovědnostních pojistných smluv obou postižených leteckých společností vyplynula úhrada těchto škod:

- zničení nejméně čtyř velkých budov a poškození minimálně deseti dalších,
- zničení čtyř velkokapacitních letadel,
- přímé usmrcení zhruba 5000 osob a zranění dalších osob,
- úplné zničení nebo poškození vozidel,
- odpovědnostní škody na budovách a zařízení a odpovědnostní škody vůči poškozeným.

Z kaskových pojistných smluv obou společností došlo k vyplacení zničených letadel. Událost ovšem způsobila i celou řadu škod nepřímých. Jednalo se o škody vztahující se k místům, kde došlo k tragickým událostem a o nepřímé škody jako důsledek situace po 11. září 2001.

Škody vztahující se k místům, kde došlo k tragickým událostem:

- ztráty zisku všech společností, které sídlily ve zničených nebo poškozených objektech,
- ztráty zisku všech společností sídlících v oblasti, která byla po útocích neprodyšně uzavřena,
- náhrady škod za zničení dokumentace, nosičů dat, archivů a faktických předmětů,
- neočekávané mimořádné náklady na pronájem náhradních prostor, vyškolení nových pracovníků atd.

Nepřímé škody jako důsledek situace po 11. září:

- ztráty příjmů většiny leteckých společností na světě způsobené poklesem zájmu o leteckou dopravu,
- redukce leteckých řádů, snížení počtu letadel ve flotile a nákup nových letadel,
- propouštění velkého počtu zaměstnanců po celém světě.

Reakce mezinárodního pojišťovacího a zajišťovacího trhu byla opět téměř okamžitá a oproti předchozí situaci postihla tentokrát všechny smlouvy (odpovědnostní i kaskové, nové, obnovované i smlouvy v běhu). Dokonce londýnský trh zrušil i všechny definitivně neschválené a nepodepsané nabídky a navržené podmínky smluv. Od 17. září 2001 byly u kaskových smluv rozesílány pojištěným nové dotazníky.

Dotazovaly se zejména na:

- detailní struktury provozovaných linek,
- místa (mimo území státu registrace), kde jsou současně na zemi dvě a více letadel a na jejich hodnotu,
- změny provedené za účelem zvýšení bezpečnosti po 11. září 2001,
- podrobnosti všech pohrůzek, které pojištěný obdržel za posledních dvanáct měsíců.

Na základě vyhodnocení těchto dotazníků došlo buď k vypovězení smlouvy, nebo jen k úpravě pojistného. V případě, že pojištěný neodpověděl do stanoveného termínu, jeho smlouva byla automaticky zrušena a jeho vyjednávací pozice na jejím obnovení se značně ztížila. U všech odpovědnostních smluv došlo k vypovězení tzv. válečných rizik k datu 18. září 2001. Mezinárodní trh od této chvíle neposkytnul krytí převyšující 50 milionů dolarů. Toto krytí se ovšem vztahovalo jen na škody mimo letadlo, škody pasažérům byly nadále kryty do plného limitu smlouvy. Po počátečním váhání byla nakonec vypovězena i odpovědnostní válečná rizika u všech smluv na kosmická rizika. Vznikly dvě nové odpovědnostní klauzule londýnského trhu (AVN 52D, AVN 52E), které nahradily klauzuli AVN 52C. Přičemž klauzule AVN 52D poskytuje pojistné krytí pouze do 50 milionů dolarů, AVN 52E umožňuje použití odlišného limitu. V prvních týdnech nebyl trh ochoten

poskytnout vyšší krytí než 50 milionů dolarů. Krytí bylo poskytováno pouze leteckým dopravcům a odpovědnostní krytí tzv. válečných rizik nebylo možné sjednat vůbec. Mnohé letecké společnosti se ocitly ve špatné finanční situaci a začaly hledat pomoc u státu svého sídla. Většina států poskytla svým leteckým společnostem pomoc ve formě poskytnutí finanční záruky za případné náhrady škod z titulu teroristických útoků, a to do různé výše nad hranicí krytou pojištěním. Většinou byla tato pomoc poskytována do výše původních pojištěných limitů a po dobu jen několika měsíců, dokud se mezinárodní pojišťovací trh nevzpamatoval. Tato katastrofická událost přivedla řadu pojišťoven a zajišťoven do finančních problémů a způsobila snížení jejich ratingu a jejich zařazení na listinu podrobně sledovaných subjektů. Ve světě tak došlo ke snížení celkové pojišťovací a zajišťovací kapacity.

Londýnský trh zpočátku požadoval u krytí tzv. odpovědnostních válečných rizik pojistné ve výši USD 1,25 za jednoho přepraveného pasažéra, což představovalo ohromné finanční zatížení společností. Svou činnost musela ukončit celá řada společností: Midway Airlines, Gill Aviation, Ansett Australia, Swissair, Sabena atd. Někteří pojistitelé a zajišťitelé přišli koncem září s dohodou o vytvoření kombinovaného pojistného programu, který umožnil získat krytí odpovědnostních rizik až do výše 1 miliardy dolarů. Tento program popisuje následující tabulka.

Tabulka č. 6: Kombinovaný pojistný program

Limit krytí	Rozsah	Cena
Základní vrstva	50 000 000 USD	1,25 USD
1. vrstva nadměrku	100 000 000 USD	0,35 USD
2. vrstva nadměrku	850 000 000 USD	1,50 USD
Celkem	1 000 000 000 USD	3,10 USD

Zdroj: Pojistné rozpravy: Pojistně teoretický bulletin. Č. 11. Praha: Česká asociace pojišťoven. 2002.
ISSN 0862-6162.

Poznámky k tabulce:

- *Cena je za jednoho pasažéra, záloha je spočtena jako odhad přepravovaných cestujících do konce pojistného období. Cena za vrstvu základní a 1. je minimální a nesnižuje se při nižším čerpání rozsahu.*
- *Základní vrstva není součástí programu, je nabízena jinými pojistiteli a může být sjednána i na limity nižší. 1. a 2. vrstvu lze využít pouze při plném rozsahu základní vrstvy.*
- *Pokud chce pojištěný využít 2. vrstvy, musí čerpat 1. vrstvu v plném rozsahu. Nižší čerpání 1. vrstvy nemá vliv na cenu.*
- *2. vrstva může být čerpána v nižším rozsahu. Cena pak vzniká na základě dohody mezi pojištěným a pojistitelem.*

Kromě finanční záruky poskytly některé státy svým leteckým dopravcům i přímou dotaci určenou k překonání obtížného období. Největší částku poskytly USA (15 miliard dolarů). Letecké společnosti také začaly vybírat zvláštní poplatek, který měl z části pokrýt vyšší náklady na provoz, pojištění a bezpečnostní prohlídky. Výše poplatku se lišila podle ceny sjednaného pojistného krytí, rozsahu bezpečnostních opatření a celkové finanční situaci společnosti. Nejméně požadovaly Korean Airlines (1,25 USD), Malaysia Airlines (1,26 USD), opakem byly Austrian Airlines, Lauda Air, Lufthansa a Croatia Airlines, které vybíraly 8 USD. Většina leteckých společností ale vybírá 2,50 USD. Český vlajkový letecký dopravce požaduje pouze 2,40 USD.

Po uplynutí jednoho roku od útoku se situace na pojistném trhu zlepšila a dnes již pojistný letecký trh nabízí krytí těchto rizik až do výše pojistné částky, ovšem za několikanásobně vyšší pojistné. Stále zde platí sedmidenní výpovědní lhůta od doručení výpovědi, jejímž uplynutím zaniká připojištění válených rizik. [12], [32]

5.1 Mezinárodní organizace působící v oblasti civilního letectví

V oblasti civilního letectví působí celá řada organizací.

Mezi ty významnější patří tyto organizace:

- Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO),
- Evropská konference pro civilní letectví (ECAC),
- Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL),
- Sdružené letecké úřady (JAA),
- Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA),
- Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA),
- Mezinárodní unie leteckých pojistitelů (IUAI).

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization) je mezinárodní organizací přidruženou k OSN. ICAO vzniklo podepsáním Chicagské úmluvy dne 7. prosince 1944, kterou podepsalo 52 států a mezi nimi bylo i Československo. K základní dohodě o vzniku Mezinárodní organizace pro civilní letectví patří 18 příloh, kterým se říká annexy (v řadě Annex 1 až Annex 18). Tyto annexy definují standardy mezinárodního civilního leteckého provozu. Mezi nejdůležitější standardy definované touto organizací patří především jednoznačné kódy letišť, leteckých dopravců a typů letadel, které se používají v oficiálních dokumentech a při komunikaci. Pro státy jsou annexy doporučením, které postupně přebírají jako zákonnou normu, tzv. Letecký zákon. V ČR annexy tvoří letecké předpisy L1 až L18. ICAO má vazbu na státní úřady členských zemí, na příslušná ministerstva a letecké úřady. Valná shromáždění ICAO, s rozvojem letecké a komunikační techniky a s nárůstem objemu letecké přepravy osob, neustále modernizuje letiště a letištní zabezpečovací zařízení ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. Regionální úřady ICAO spolu s OSN a členskými státy ICAO pomáhají chudým zemím ve výstavbě nových řízených letišť vyhovujících normám ICAO.

Mezi hlavní cíle ICAO patří rozvoj mezinárodního civilního letectví bezpečným a spořádaným způsobem („bezpečnost a plynulost civilního letectví“) a pomoc v oblasti regulace mezinárodního civilního letectví. [20], [21]

Evropská konference pro civilní letectví (ECAC)

European civil aviation conference byla založena v roce 1955 jako mezivládní organizace. Sama se považuje za hlas evropského civilního letectví. Podporuje rozvoj v oblasti bezpečnosti a efektivní udržitelné evropské letecké dopravy. Jejím cílem je harmonizace politiky v oblasti civilního letectví nejen mezi členskými zeměmi, ale i její rozšíření na širší geografické oblasti. Aktivně spolupracuje s institucemi Evropské unie, ICAO, EROCONTROL, JAA a celou řadou organizací zabývajících se leteckým průmyslem, kterým nabízí místo pro vzájemné veřejné diskuze. [31]

Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL)

Cílem Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu (European Organisation for the Safety of Air Navigation) je rozvoj systémů a postupů pro plynulé řízení letového provozu pro umožnění dalšího rozvoje letecké dopravy při udržení vysoké úrovně bezpečnosti a snižování nákladů. Původním cílem EUROCONTROLU bylo úplné sjednocení vzdušného prostoru nad Evropou pod správu jediné organizace. Tento plán podporovala i ICAO. Nápad se nepodařilo prosadit, ale byla uzavřena alespoň mezinárodní úmluva o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu. EUROCONTROL koordinuje činnosti jednotlivých národních organizací řízení letového provozu, pomáhá s plánováním mezinárodních letů, vyvíjí nové postupy a technologie a organizuje výcvik řídicích pracovníků. V současné době je členem této organizace 34 států. [24], [25]

Sdružené letecké úřady (JAA)

Joint Aviation Authorities je mezinárodní letecký úřad sídlící v Nizozemí, který sdružuje letecké úřady většiny evropských států. JAA je protějškem amerického leteckého úřadu Federal Aviation Administration (FAA). Tyto úřady jsou odpovědné za certifikaci nových

letadel pro obchodní použití. Mají mezi sebou dohodu o vzájemném uznávání certifikátů letadel i pilotních průkazů. Členství v ECAC je nezbytnou podmínkou členství v JAA. Český Úřad pro civilní letectví je členem JAA. Sdružené letecké úřady nemají návaznost na orgány EU, ale v budoucnu by měl být nahrazen novou Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA), která se stane orgánem Evropské unie. [26], [27]

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Agency) je agenturou Evropské unie.

EASA:

- pomáhá vytvářet a udržovat vysokou a stejnoměrnou úroveň civilního letectví v Evropě,
- plní regulační a výkonné úlohy v oblasti bezpečnosti letectví,
- poskytuje technické odborné znalosti pro Evropskou komisi při tvorbě pravidel pro bezpečnost letectví,
- poskytuje technické podklady pro uzavírání důležitých mezinárodních dohod,
- provádí osvědčování leteckých výrobků a organizací,
- vydává osvědčení pro výrobky v celé oblasti civilního letectví.

Její kompetence nezahrnují bezpečnost letu (prevenci ilegální činnosti proti civilnímu letectví). Pravomoci EASA by měly být postupně rozšířeny na všechny další oblasti bezpečnosti civilního letectví, zvláště na letecký provoz a vydávání licencí leteckým posádkám. [28], [29]

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA)

International Air Transport Association se sídlem v Montrealu je organizace, která sdružuje letecké dopravce. Letečtí dopravci prostřednictvím IATA konzultují ceny. Asociace byla obviněna z kartelového jednání, a proto řada nízkonákladových dopravců

není jejími plnohodnotnými členy. IATA přiděluje třípísmenné letištní kódy a dvoupísmenné kódy přepravcům a stanovuje podmínky pro přepravu nebezpečného nákladu. [22], [23]

Mezinárodní unie leteckých pojistitelů (IUAI)

International Union of Aviation Insurers je hlasem světového leteckého pojišťovacího průmyslu a reprezentuje letecké a vesmírné pojištění a zajištění. První koncept Mezinárodní unie leteckých pojistitelů byl vyvinut v roce 1933 ve Švýcarsku. Později vznikl mezinárodní letecký pool a v roce 1934 se uskutečnila první konference IUAI.

V době svého založení měla mezinárodní asociace sdružující upisovatele leteckých rizik osm zakládajících členů:

- British Aviation Insurance Company Ltd.,
- Deutscher Luftpool,
- Consorzio Italiano,
- Association Generale des Sociétés d'Assurance contre les Accidents,
- Nordiska Poolen for Luftfartforsakring of Stockholm,
- Dutch Aviation Pool,
- Accident and Casualty Insurance Company of Winterthur,
- Zurich General Accident and Liability Insurance Co. Ltd.

Aktivity unie byly postupem času rozšířeny o pojištění v oblasti kosmických letů. Jejím cílem je především rozvoj této oblasti pojištění, spolupráce mezi jejími členy, ovlivňování legislativy a právního rámce v oblasti leteckého pojištění a propagace pozitivní image leteckého a vesmírného pojištění a zajištění ve směru k zákonodárcům, regulačním orgánům, pojistitelům a samozřejmě i široké veřejnosti. Mezinárodní unie leteckých pojistitelů má dnes 51 členů v 30 zemích světa. [9], [30]

5.2 Letecké pooly

V zemích Evropské unie představují pooly zcela běžnou praxi u pojištění velkých rizik. Letecké pojištění bylo pro pojistitele vždy velmi rizikovým, a proto docházelo k zakládání leteckých pojišťovacích poolů. Nejdříve byly tyto pooly omezeny pouze na pojišťování domácích leteckých rizik. Jako první vznikly pooly v Norsku, Německu a Holandsku. Po druhé světové válce pak ve Francii, Japonsku, Švýcarsku, Turecku, Izraeli, Austrálii a Jižní Africe.

„Deutsche Luftpool“ byl založen v roce 1950 a byl určen pro úrazové pojištění a pojištění odpovědnosti, od roku 1951 zahrnuje také letecké kasko. Francouzský pool se zaměřil i na pojištění mezinárodních leteckých rizik v přímé konkurenci s londýnským pojišťovacím trhem, a to díky významnému vlivu ve svých bývalých afrických koloniích. Důvod činnosti leteckých poolů ukazují enormní majetkové a odpovědnostní škody způsobené například při teroristických útocích 11. září 2001. [9], [46]

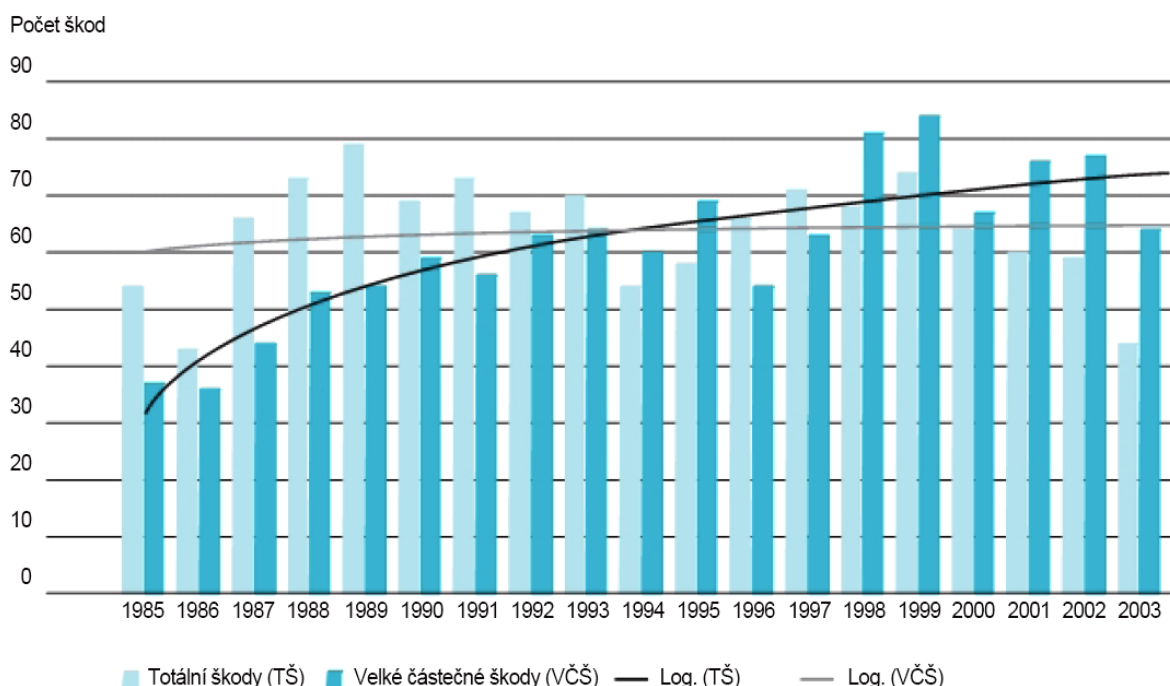
5.3 Vyhodnocení pozice leteckého pojištění na světovém pojistném trhu

V současné době je na celosvětovém leteckém trhu okolo 21 400 leteckých společností vzniklých na západě a současná pojistná hodnota u havarijního pojištění provozovaných strojů dosahuje 570 bilionů USD.

Vývoj totálních a velkých částečných škod

Níže uvedený graf zachycuje vývoj počtu totálních a velkých částečných škod v letech 1985 až 2003. Ročně tyto škody dosahují v průměru 900 milionů USD. Je patrné, že frekvence totálních škod v posledních letech pozvolna klesá, a to především díky stále modernějším a spolehlivějším systémům. Dnes 70 % na západě vyrobených letadel je vybaveno velmi kvalitním zařízením a technikou, která zaručuje větší bezpečnost letu.

Graf č.3: Totální versus velké částečné škody



Zdroj: The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].

Dostupné z: < <http://www.swissre.com/> >

Zatímco statistiky ukazují postupné zlepšení vývoje totálních škod, počty škod částečných jsou poměrně vysoké a od roku 1998 dokonce začaly převyšovat škody totální. Je obtížné určit hlavní příčinu tohoto růstu, ale zdá se racionální připisovat tento růst velkých částečných škod zvyšování komplexnosti letecké struktury, používání složitých materiálů a mnohem citlivějšímu a křehčímu vybavení na palubách letadel. Možnost vzniku obojích škod je také závislá na dalších rizicích, zejména na přírodním hazardu jako je třeba krupobití nebo zemětřesení.

Jedna taková bouřka udeřila na letišti v Sydney v Austrálii v polovině dubna 1999, zničila 45 letadel a způsobila škodu 61 milionů USD. Toto číslo představuje zhruba 7 % z průměrných ročních očekávaných škod u havarijního pojištění letadel (7 % z 900 milionů USD). Další nepříjemnou pojistnou událostí může být zemětřesení, které by například na letišti v Tokiu, kde zůstává během dne na zemi více než 100 letadel, mohlo způsobit škodu až 7 bilionů USD. Tato škoda by nejspíš způsobila u některých pojistitelů problémy

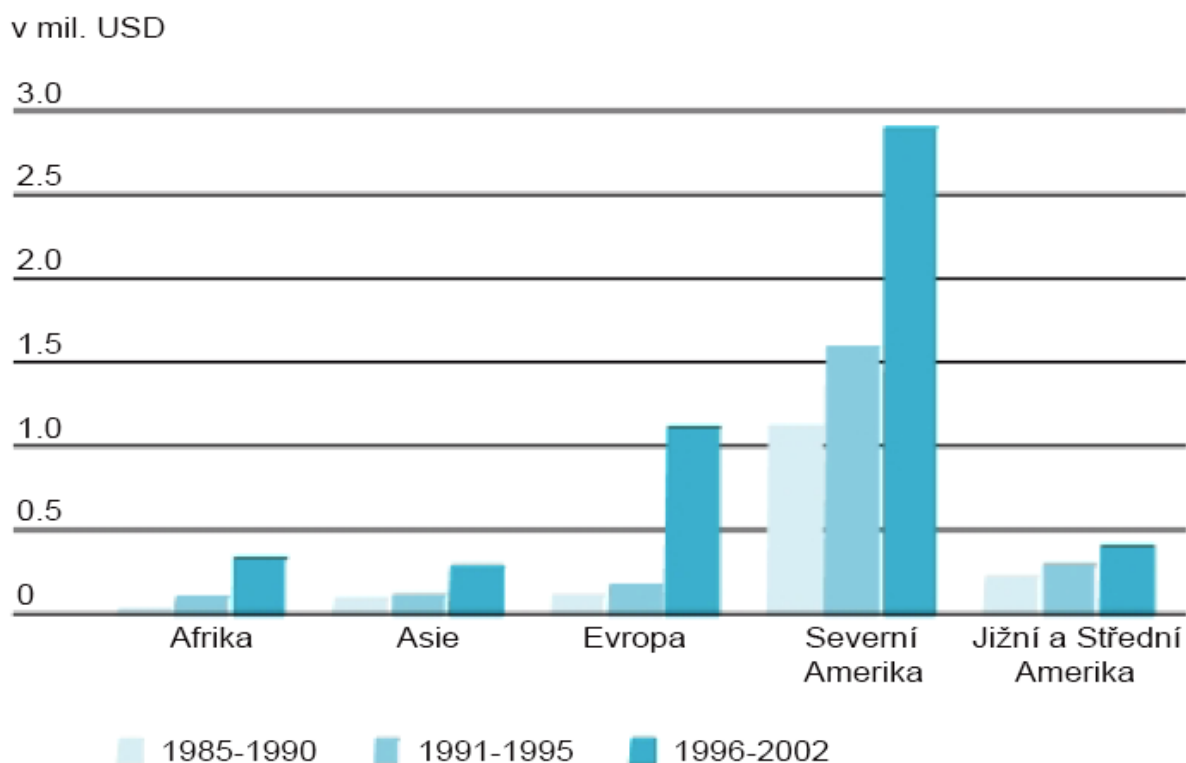
s likviditou. Jednou z největších škod u kaska letadel byl již výše zmíněný útok na letiště v Colombu na Srí Lance v roce 2001, po kterém zanedlouho následovalo 11. září 2001. Za tento jediný rok dosáhly škody z válečného kaska skoro 700 milionů USD.

Letecké odpovědnostní limity

Celosvětový letecký průmysl přepraví za rok do všech možných destinací kolem 2 bilionů cestujících. Znamená to, že každou sekundu vzlétne někde na světě letadlo v průměru s 65 pasažéry na palubě. Tito cestující pak představují odpovědnostní riziko ve výši několika set milionů USD. Z důvodu ochrany obou stran musí být sjednáno odpovědnostní pojištění dopravce jak vůči cestujícím, tak vůči třetím stranám. Limity odpovědnosti se pohybují v rozmezí od 250 milionů USD do 2 bilionů USD v závislosti na typu letadla, oblasti působnosti a dalších zákonných nařízeních. Případné škody závisí na počtu nehod, počtu zraněných a počtu usmrcených osob. Důležitou roli hraje také typ a národnost cestujícího.

Komplexní studie zabývající se pojištěním odpovědnosti dopravce vůči cestujícím, kterou zpracovala IUAI, prověřila více než 19 000 případů od roku 1980 a jasně ukázala značný nárůst kompenzačních náhrad ve všech geografických oblastech. Velký vzestup, který byl zaznamenán hlavně v období od roku 1996 do roku 2002, byl zapříčiněn implementací IATA Inter-Carrier Agreement. Evropa a Severní Amerika jasně vedly v úrovni hranic náhrad. V období mezi roky 1991 a 1995 dosáhly průměrné náhrady v Evropě částky 0,17 milionů USD a v Severní Americe částky 1,6 milionů USD. V letech 1996 až 2002 byly náhrady na těchto dvou kontinentech na úrovni 1,1 milionů USD a 2,9 milionů USD, což znamenalo skoro sedminásobný nárůst v Evropě a dvounásobný nárůst v Severní Americe. V Americe působí největší počet letadel na světě.

Graf č. 4: Náhrady cestujícím podle regionů



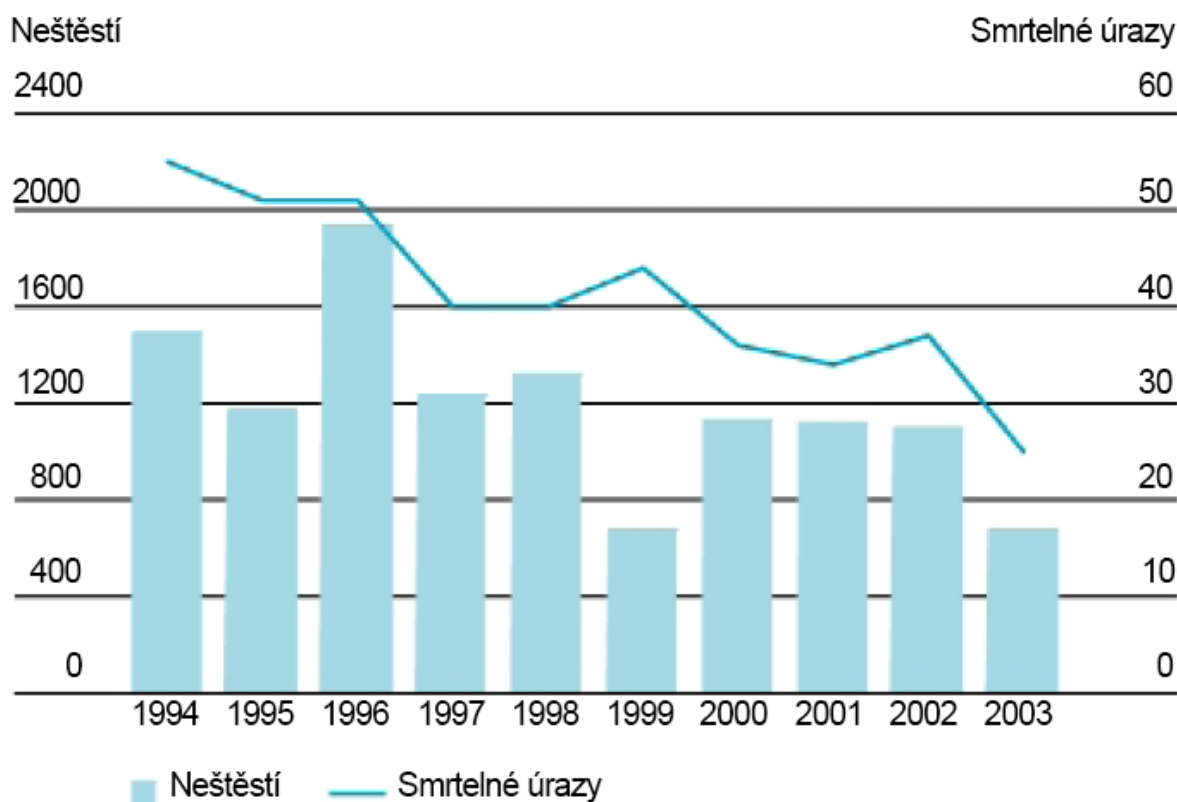
Zdroj: The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].

Dostupné z: < <http://www.swissre.com/> >

Četnost versus závažnost

Statistiky ukazují, že individuální kompenzace a náhrady cestujícím neustále rostou. Zajímavé je, že za posledních deset let došlo k poklesu počtu smrtelných leteckých nehod. V roce 2003 byl zaznamenán rekordní pokles. Následující graf ilustruje celkové průměrné roční krytí na 1000 obětí leteckých neštěstí. Zatímco počet neštěstí je poměrně stabilní, náklady na jednu událost se značně liší nehodu od nehody. Podle těchto výsledků se zdá být letecká doprava čím dál bezpečnější.

Graf č. 5: Frekvence versus závažnost



Zdroj: The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].

Dostupné z: < <http://www.swissre.com/> >

V posledních letech rapidně vzrostla letecká doprava, což s sebou přineslo další možnosti vzniku škod, a to především na vzletových a přistávacích rampách. Nedostatky v komunikaci mezi letovými dispečery a leteckou posádkou nebo nedodržení standardních postupů vede k velmi tragickým nehodám. Například v roce 2001 došlo v husté mlze během vzletu letadla typu SAS MD-87 ke kolizi s letadlem typu Cessna. Letadlo narazilo do nedalekého hangáru a začalo hořet. Všech šest členů posádky a 104 cestujících v letadle uhořelo. O život přišli také čtyři majitelé obchodních letounů a čtyři zaměstnanci letiště.

Odpovědnost vůči třetím osobám nacházejícím se mimo letadlo

Špatná komunikace mezi posádkou a letovými dispečery však nebyla příčinou tragédie u Lockerbie 21. 12. 1988. V tomto případě byly škody způsobené třetí straně vinnou

terorismu. Objem těchto škod byl v porovnání se smrtelnými úrazy a zraněními cestujících překvapivě zanedbatelný, přestože potenciál pro katastrofální nároky třetích stran mohl být obrovský. Další velké ztráty způsobily leteckému průmyslu nehody dvou nákladních letounů (Amsterdam, Holandsko) v říjnu 1992 a letadel přepravujících cestující (Queens, New York) v listopadu 2001. Kdyby ke škodám došlo uprostřed noci a v hustěji osídleném městě, byla by výše škod na životech a majetku mnohem vyšší.

Kapitálové požadavky pro letecké pojištění

Na rozdíl od pojištění vozidel se u leteckého pojištění může využít zákon velkých čísel pouze omezeně. Letecké pojištění je velmi riziková oblast pojištění, vystavená enormním rizikům s velkou nestálostí. Přesto se pojistitelé těchto rizik zavazují dodržet obrovské finanční závazky plynoucí z případných škod. Z těchto důvodů musí mít adekvátní kapitál, aby tyto neočekávané škody mohli pokrýt a současně setrvat solventní.

Stanovení cen pojistných produktů

Tabulka č. 7: Při stanovování ceny produktu musí být do výpočtu zahrnuty tyto faktory

Očekávané ztráty	Škody
Směrodatná odchylka	
Katastrofická marže	
Pořizovací náklady	Náklady
Správní náklady	
Daně	
Kapitálové náklady	Výnos z rizikového kapitálu
Zisk	Marže

Zdroj: The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].

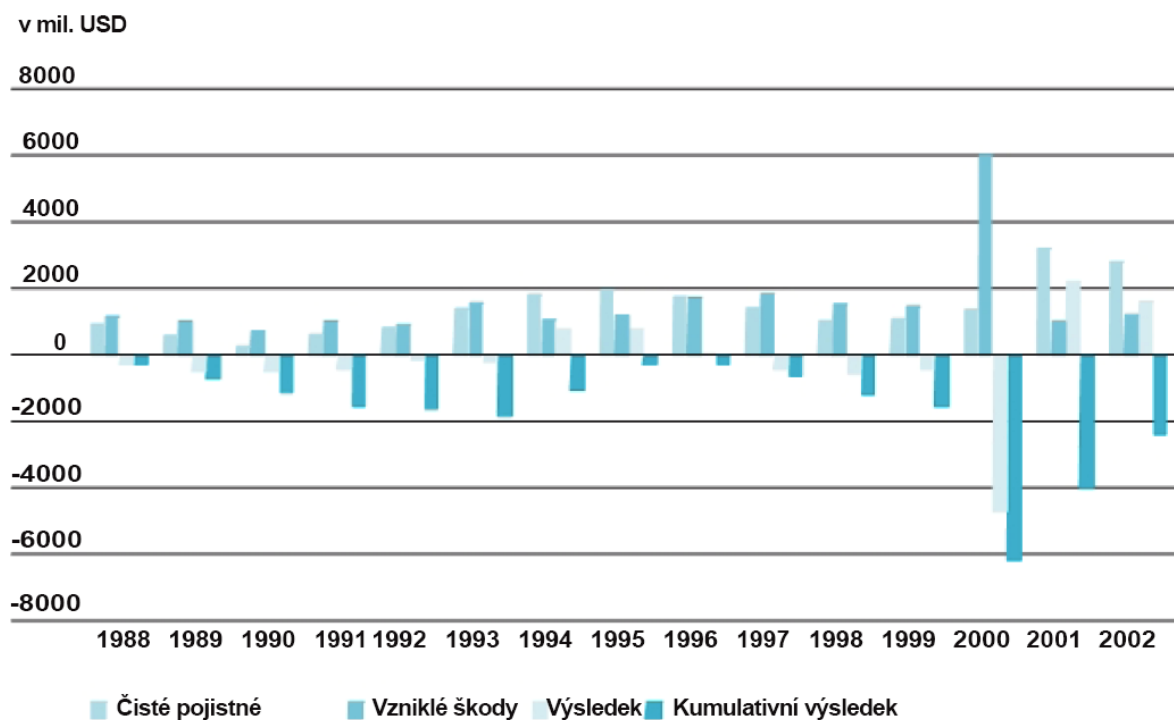
Dostupné z: < <http://www.swissre.com/> >

K odhadnutí očekávaných škod v jednotlivém roce vycházejí pojistitelé z historických zkušeností, modelů a scénářů, pomocí nichž mohou vykreslit budoucí škody pro jednotlivé nehody, kolize různých letadel na zemi i ve vzduchu a přírodní katastrofy. Očekávané

průměrné škody u pojištění kasko letadel a odpovědnosti z provozu letadel se pohybují každý rok okolo 1,8 až 2 bilionů USD. Tato částka zahrnuje celkové opotřebení, velké částečné a totální škody. Pojistitelé musí počítat s očekávanými škodami v tomto rozsahu. Desetiletý trend jasně ukazuje neustálý vývoj směrem nahoru. Někteří pojistitelé zmírňují svá rizika koupí zajištění.

Získat a upsat požadovaný obchod znamená pro pojistitele nemalé náklady ve formě provizí. Ty musí zaplatit agentům, makléřům a zprostředkovatelům, kteří přivedou klienty a poskytují jim své služby. Dále se do výpočtu zahrnují správní náklady, které zahrnují nutné odborné posudky, služby pojistitele během trvání pojištění, likvidaci škod atd. Další položkou jsou daně. Příznivé daňové prostředí může znamenat výhodu pro danou leteckou společnost.

Graf č. 6: Čisté pojistné versus vzniklé škody a kumulativní výsledky



Zdroj: The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].

Dostupné z: < <http://www.swissre.com/> >

Výše uvedený graf jasně demonstruje velmi nevyrovnaný poměr mezi přijatým pojistným a vzniklými škodami. Pojistné by mělo být pravidelnější. Od roku 1988 do roku 2002 byl deficit 2,3 bilionů USD na pojištěném škodním základu. Pojistitelé doufají, že se jim v budoucích letech podaří dosáhnout rovnovážného stavu nebo dokonce malého přebytku.

[19]

Závěr

Český letecký pojistný trh je z celosvětového hlediska téměř zanedbatelný. Letecké pojištění je považováno za prestižní typ pojištění, který nepředstavuje v portfoliu pojišťoven nijak významný podíl. Dovolit si ho mohou pouze silné pojišťovny s velmi dobrým odborným a finančním zázemím. V minulosti existoval na území ČR aktivní letecký pool, který umožnil stabilizaci cen pojištění leteckých rizik. Po znárodnění pojišťoven v roce 1948 byl ale donucen ukončit svoji činnost. V roce 2003 iniciovala Česká pojišťovna, a. s. jednání o založení nového poolu, ale bez úspěchu.

V roce 2005 nabízelo letecké pojištění v České republice pět pojišťoven: Allianz pojišťovna, a.s., Česká pojišťovna, a.s., ČSOB pojišťovna, a.s., Kooperativa, pojišťovna, a.s. a Pojišťovna Slavia, a.s. Dnes ho však aktivně nabízí především Allianz pojišťovna, a.s., která pokrývá více než 90 % leteckých rizik v České republice. Allianz nabízí pojištění letadel od roku 1997 a lze u ní pojistit všechny druhy motorových i bezmotorových letadel, horkovzdušné balóny i vzducholodě. Kooperativa, pojišťovna, a.s. ukončila nabídku leteckého pojištění v roce 2001. Důvodem byl výrazně špatný průběh zapříčiněný havarijním pojištěním ultralehkých letounů. Zbylé pojišťovny nabízejí hlavně pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla a havarijní pojištění letadel. Někteří čeští dopravci se obracejí na evropský a světový pojistný a zajistný trh, kde využívají služeb leteckých makléřů. Na českém trhu působí například makléřská společnost Willis, která patří mezi nejvýznamnější letecké makléře a poskytuje služby soukromému i veřejnému sektoru v různých zemích po celém světě.

Podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném a předepsaném pojistném v neživotním pojištění od roku 2001 stále klesá. Zatímco v roce 2001 činil podíl leteckého pojištění na celkovém předepsaném pojistném přibližně 0,56 %, v roce 2005 to bylo už jenom 0,37 %. Od roku 2002 hodnota předepsaného pojistného u pojištění odpovědnosti z provozu letadel převyšuje hodnotu předepsaného pojistného u havarijního pojištění letadel. Je to způsobeno jednak vyššími požadavky na pojistné limity v pojištění odpovědnosti, ale také zvýšením pojistného.

V roce 2001 došlo k dvěma událostem, které výrazně ovlivnily situaci na mezinárodním pojišťovacím a zajišťovacím trhu. První událostí byl teroristický útok na mezinárodní letiště ve městě Colombo na Srí Lance 24. července 2001. Způsobená škoda sice postihla jen malý počet pojistitelů, ale vyčerpala veškeré pojistné, které tito pojistitelé předepsali za posledních deset let. Mezinárodní trh na tuto situaci ihned zareagoval zvýšením sazeb za připojištění tzv. válečných rizik a to minimálně o 100 %. Nikdo však ještě netušil, že 11. září 2001 dojde k jedné z největších škod v historii pojišťovnictví. Po této tragické události došlo k vypovězení tzv. válečných rizik k datu 18. září 2001 a mezinárodní trh od této chvíle neposkytnul krytí převyšující 50 milionů USD. Mnohé letecké společnosti se dostaly do finančních problémů, a pokud jim nebyla poskytnuta pomoc ze strany státu, musely svoji činnost ukončit. Po uplynutí jednoho roku od útoků se situace na pojistném trhu zlepšila a dnes již pojistný letecký trh nabízí krytí těchto rizik až do výše pojistné částky, samozřejmě ale za několikanásobně vyšší pojistné.

V současné době je na celosvětovém leteckém trhu okolo 21 400 leteckých společností a současná pojistná hodnota u havarijního pojištění provozovaných strojů dosahuje 570 bilionů USD. Frekvence totálních škod v posledních letech pozvolna klesá, především díky stále modernějším a spolehlivějším systémům. Individuální kompenzace a náhrady cestujícím neustále rostou. Poměr mezi přijatým pojistným a vzniklými škodami je velmi nevyrovnaný. Pojistitelé proto doufají, že se jim v budoucích letech podaří dosáhnout rovnovážného stavu nebo dokonce malého přebytku.

Cílem diplomové práce bylo provést analýzu leteckého pojištění. Tato oblast nebyla prozatím v české literatuře komplexně a podrobně popsána, proto jsem se rozhodla o její zpracování. Vycházela jsem především z informací, které se mi podařilo získat od jednotlivých výše zmíněných pojišťoven. Setkala jsem se s velmi ochotnými odborníky z této oblasti, kteří mě poskytli některé materiály a seznámili mě s tím, co vše vlastně letecké pojištění v sobě zahrnuje. Některé zajímavé informace jsem bohužel ve své práci nemohla uvést, protože jsou předmětem obchodního tajemství těchto pojišťoven. V práci jsem se zaměřila nejenom na vznik, podobu a význam leteckého pojištění, ale i na posouzení jeho pozice na současném českém a světovém pojistném trhu a splnila tím, jak doufám, výše stanovený cíl.

Seznam použitých zdrojů

Literatura:

- [1] VOSTATEK, J. Sociální a soukromé pojištění. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia s.r.o., 2000. ISBN 80-85963-21-3.
- [2] DAŇHEL, J. Kapitoly z pojistné teorie. 1. vyd. Praha: VŠE, 2002. ISBN 80-245-0306-9.
- [3] DUCHÁČKOVÁ, E. Principy pojištění a pojišťovnictví. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-86119-67-X.
- [4] DAŇHEL J., a kol. Pojistná teorie. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005. ISBN 80-86419-84-3.
- [5] BLAND, D. Insurance: Principles and Practise. Londýn: CII London, 1993.
- [6] CHALOUPECKÝ, J. a MARVAN, M. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 1. vyd. 2. díl. Bratislava: Česká pojišťovna, 1993. ISBN 80-88739-01-2.
- [7] Kolektiv autorů z ČAP. Anglicko-český slovník pojišťovnictví. 1. vyd. Praha: GRADA Publishing, a.s., 2003. ISBN 80-247-0248-7.
- [8] KRATOCHVÍLOVÁ, E. Letecké pojištění. [Diplomová práce.] Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze – Fakulta financí a účetnictví, 2005.
- [9] ŠILHANOVÁ, I. Letecké pojištění. [Bakalářská práce.] Praha: Vysoká škola finanční a správní, o.p.s. – Katedra financí a finančních služeb, 2004.
- [10] Interní materiály Allianz pojišťovny, a.s.
- [11] Interní materiály České pojišťovny, a.s.
- [12] Interní materiály Kooperativy pojišťovny, a.s.

Periodika

- [12] Pojistné rozpravy: Pojistně teoretický bulletin. Č. 7. Praha: Česká asociace pojišťoven. 1999. ISSN 0862-6162.
- [13] Pojistné rozpravy: Pojistně teoretický bulletin. Č. 11. Praha: Česká asociace pojišťoven. 2002. ISSN 0862-6162.

Internetové adresy:

- [14] Předběžné statistické údaje za r. 2006 [online]. [cit. 26. 2. 2007].
Dostupné z: < <http://www.cap.cz/dokument.asp?id=145>>
- [15] Výroční zpráva 2005 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007]. Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>
- [16] Výroční zpráva 2004 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007]. Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>
- [17] Výroční zpráva 2003 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007]. Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>
- [18] Výroční zpráva 2002 ČESKÉ ASOCIACE POJIŠŤOVEN [online]. [cit. 26. 2. 2007]. Dostupné z: <<http://www.cap.cz/dokumenty.aspx?id=19&menu=8>>
- [19] The true value of aviation insurance [online]. [cit. 22. 3. 2007].
Dostupné z: < <http://www.swissre.com/>>
- [20] Mezinárodní organizace pro civilní letectví [online]. [cit. 22. 3. 2007].
Dostupné z: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/ICAO>>
- [21] International Civil Aviation Organization [online]. [cit. 22. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://www.icao.int/>>
- [22] IATA [online]. [cit. 22. 3. 2007]. Dostupné z: <<http://www.iata.org/index.htm>>
- [23] IATA [online]. [cit. 22. 3. 2007]. Dostupné z: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/IATA>>
- [24] EROCONTROL [online]. [cit. 22. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Eurocontrol>>
- [25] EROCONTROL [online]. [cit. 22. 3. 2007]. Dostupné z:
<http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html>
- [26] Joint Aviation Authorities [online]. [cit. 23. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://www.jaa.nl/>>
- [27] JAA [online]. [cit. 23. 3. 2007]. Dostupné z: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/JAA>>
- [28] European Aviation Safety Agency [online]. [cit. 23. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://www.easa.eu.int/home/index.html>>
- [29] EASA [online]. [cit. 23. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://easa.eu.int/level1/cslangverstempl.php>>

- [30] International Union of Aviation Insurers [online]. [cit. 23. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://www.iuai.org/>>
- [31] European Civil Aviation Conference (ECAC) [online]. [cit. 23. 3. 2007].
Dostupné z: <<http://www.ecac-ceac.org/index2.html>>
- [32] SPECIÁL: Čtyři roky od 11. září [online]. [cit. 20. 2. 2007]. Dostupné z:
<http://zpravy.idnes.cz/prilohy.asp?r=prilohy&c=A050909_135303_prilohy_ton>
- [33] Asociace leteckých provozovatelů ČR (Stanovy) [online]. [cit. 26. 2. 2007].
Dostupné z: <<http://mujweb.atlas.cz/www/alp.cr/stanovy.htm>>
- [34] Allianz pojišťovna, a.s. [online]. [cit. 26. 2. 2007].
Dostupné z: <<http://www.allianz.cz/>>
- [35] Pojišťovna Slavia, a.s. [online]. [cit. 26. 2. 2007].
Dostupné z: <<http://www.pojistovna-slavia.cz/>>
- [36] Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/letecka_doprava.htm>
- [37] Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví [online]. [cit. 20. 2. 2007]. Dostupné z:
<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/>
- [38] Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb., vyhlášky č. 244/2003 Sb., vyhlášky č. 359/2006 Sb. a vyhlášky č. 410/2006 Sb.
Dostupné z:
<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/>
- [39] Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy [online].
[cit. 20. 2. 2007]. Dostupné z:
<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/>
- [40] Historie letectví [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: <http://www.letadla.info/history/historie_letectvi.php>
- [41] Letecký zákon [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%BD_z%C3%A1kon>

- [42] Přehled nařízení a směrnic Evropských společenství [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: [<http://www.mdcz.cz/cs/Legislative/Legislative/Legislative_CR_letecka/>](http://www.mdcz.cz/cs/Legislative/Legislative/Legislative_CR_letecka/)
- [43] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: [<http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/>](http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/)
- [44] London Aircraft Insurance Policy [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: [<http://www.ire.ch/ai/avn1c.pdf>](http://www.ire.ch/ai/avn1c.pdf)
- [45] Airport Owners and Operators Liability Policy [online]. [cit. 20. 2. 2007].
Dostupné z: [<http://www.aviationunderwriters.com/downloads/>](http://www.aviationunderwriters.com/downloads/)
- [46] Česká společnost aktuárů [online]. [cit. 22. 3. 2007].
Dostupné z: [<http://www.actuaria.cz/dokumenty.asp/>](http://www.actuaria.cz/dokumenty.asp/)

Seznam příloh

Příloha č. 1:

Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadel (Allianz pojišťovna, a.s.) [10]4

Příloha č. 2:

Všeobecné pojistné podmínky pro havarijní pojištění letadel
(Allianz pojišťovna, a.s.) [10]4

Příloha č. 3:

Formulář – Předběžné hlášení škody (Allianz pojišťovna, a.s.) [10]1

Příloha č. 4:

Dotazník pro pojištění letadel (Allianz pojišťovna, a.s.) [10]2

Příloha č. 5:

Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění letadel v mezinárodním styku
(Česká pojišťovna, a.s.) [11].....4

Allianz pojišťovna, a. s.



Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadel

Článek 1 Úvodní ustanovení

1. Soukromé pojištění upravuje zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (dále jen „pojištění“ a „zákon“) a Allianz pojišťovna, a. s., jako pojistitel, vydává podle zákona tyto všeobecné pojistné podmínky (dále jen pojistné podmínky). Obsahují-li tyto pojistné podmínky nebo pojistná smlouva, v případech kdy to zákon připojí, odchýlnou úpravu některých ustanovení zákona, platí úprava uvedená v těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě. Není-li tato odchýlná úprava obsažena v pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě, platí ustanovení zákona.
2. Pojistné podmínky jsou podle zákona nedílnou součástí pojistné smlouvy, a proto pokud je v některém ustanovení zákona odkaz na pojistnou smlouvu, platí úprava uvedená v těchto pojistných podmínkách stejně, jako by to byla pojistná smlouva.
3. Pojistník musí být s těmito pojistnými podmínkami před uzavřením pojistné smlouvy prokazatelně seznámen, což potvrdí svým podpisem v pojistné smlouvě. Tyto pojistné podmínky platí po celou dobu trvání pojištění sjednaného pojistnou smlouvou a nelze je bez souhlasu pojistníka měnit.
4. Součástí pojistné smlouvy mohou být i další doplňující ustanovení vztahující se k tomuto typu pojištění – smluvní ujednání a/nebo doložky.
5. Pojištění se vztahuje na pojistné události, které nastanou na celém světě, pokud není v pojistné smlouvě sjednáno jinak a pokud vzniknou v době platnosti pojištění.
6. Pojištění, na které se vztahují tyto pojistné podmínky, je pojištěním škodovým, jehož účelem je náhrada škody vzniklé v důsledku pojistné události.
7. Pojistnou událostí je jakákoliv nahodilá skutečnost, blíže označená v pojistné smlouvě nebo v těchto pojistných podmínkách, resp. smluvních ujednáních, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění.
8. Pojištění podle těchto pojistných podmínek může být sjednáno pouze tehdy, pokud je na něm pojistný zájem. Pojistným zájmem je oprávněná potřeba ochrany před následky nahodilé skutečnosti vyvolané pojistným nebezpečím.

Článek 2 Rozsah pojištění

1. Při sjednání pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla má pojištěný právo, aby pojistitel za něj nahradil podle těchto pojistných podmínek škodu na zdraví nebo usmrcením anebo škodu na věcech, pokud byl proti němu uplatněn nárok na náhradu této škody, nebo aby za něj uhradil náklady na právní ochranu před uplatněným nárokem, včetně nákladů na soudní nebo mimosoudní řízení v rozsahu dohodnutém v pojistné smlouvě nebo stanoveném v těchto pojistných podmínkách.
2. Pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu vyplývající:
 - a) z provozování letadel ve vztahu ke třetím osobám (pojištění odpovědnosti za škodu vlastníka nebo provozovatele letadla, pokud není shodný s osobou vlastníka),
 - b) z provádění letecké dopravy osob a věcí, které mají tyto osoby na sobě nebo u sebe, přepravy cestovních zavazadel a leteckých zásilek bez deklarace hodnoty (pojištění odpovědnosti za škodu leteckého dopravce).
3. V pojistné smlouvě je specifikován rozsah sjednaného pojištění odpovědnosti.

Článek 3 Spolupojištěné osoby

- Pojištění v rozsahu uvedeném v těchto pojistných podmínkách se vztahuje také na odpovědnost za škodu níže uvedených osob:
- a) na osoby, které se na provozu a obsluze letadla s vědomím a souhlasem provozovatele podílejí,
 - b) na zaměstnance pojištěného, pokud jsou oprávněni k provádění prací a činnosti na letadle.

Článek 4 Vyluky z pojištění

- Pojištění se nevztahuje na odpovědnost pojištěného za škodu pokud:
1. v okamžiku vzniku pojistné události je letadlo v takovém technickém stavu, který nevyhovuje právním a technickým předpisům o provozu letadel, nebo pokud nebylo uděleno příslušné povolení k provozu letadla,
 2. v okamžiku vzniku pojistné události nevlastní provozovatel příslušné oprávnění k provozu letadla,
 3. pilot (piloti) letadla v okamžiku vzniku pojistné události nevlastní příslušné oprávnění,
 4. byla škoda způsobena pojištěným nebo osobou uvedenou v článku 3 úmyslně,
 5. pojištěný uznal bez souhlasu pojistitele svoji povinnost k náhradě vzniklé škody, ačkoliv mu tato povinnost nevznikla; pokud uznal pojištěný svoji povinnost k náhradě škody nad rámec stanovený právními předpisy, je vyloučeno pojistné plnění pouze ve výši náhrady škody, která byla takto uznána,
 6. byla škoda způsobena válkou, invazí, činností zahraničního nepřítele, vojenskými akcemi (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena válka či nikoli), občanskou válkou, terorizmem, povstáním, vzpourou, vzbuřením, sročením, stávkou, výlukou, občanskými nepokoji, vojenskou či úzupovanou mocí, represivními zásahy státních orgánů a bezpečnostních složek

- státu, skupinou osob jednající se zlým úmyslem, lidí jednající ve prospěch politické organizace nebo ve spojení s ní, spiknutím, vyvlastněním, zabavením pro vojenské účely, zničením nebo poškozením z pokynu vlády působící de jure nebo de facto anebo jiného veřejného orgánu, únosem letadla, zabavením letadla nebo jiným aktem úřední moci,
7. byla způsobena škoda znečištěním půdy, vody (včetně vodstva), ovzduší a dále na škody způsobené vibracemi a působením elektrických a elektromagnetických poruch,
8. byla škoda způsobena látkami nebo věcmi všeho druhu, které byly letadlem do vzdušného prostoru vyneseny,
9. byla škoda způsobena zásahem vyšší moci,
10. byla škoda způsobena jadernou reakcí včetně veškerých jejích následků, jaderným zářením z jakéhokoli zdroje nebo radioaktivní kontaminací,
11. byla škoda způsobena v jakémkoli vztahu s azbestem a nátěrovými hmotami obsahujícími olovo.
12. Dále se toto pojištění nevztahuje na:
 - odpovědnost za škody způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání,
 - odpovědnost za škodu způsobenou vzájemně mezi spolupojištěnými,
 - odpovědnost za škodu způsobenou příbuznými v řadě přímé nebo osobám žijícím ve společné domácnosti,
 - odpovědnost likvidátorů nebo orgánů státní moci,
 - odpovědnost za nedodržení lhůt, termínů, rozpočtů a vyúčtování nákladů,
 - úmyslné odchýlení se od právních nebo úředních předpisů nebo jiného úmyslného porušení povinností,
 - ztrátu věcí (mimo věcí uvedených v článku 2 odst. 2. b)), peněz, cenných papírů a cenností.

Článek 5 Vznik a změny pojištění

1. Pojištění vzniká dnem následujícím (v 00.00 hod.) po uzavření pojistné smlouvy, nebylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto, že vznikne již uzavřením pojistné smlouvy nebo později. Má-li pojištění vzniknout později, stanoví se v pojistné smlouvě den, kdy pojištění začíná (dále též „počátek pojištění“). Při sjednání pojištění s jednorázovým pojistným vzniká pojištění až dnem jeho zaplacení, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
2. Bylo-li na základě návrhu pojistitele na uzavření pojistné smlouvy zaplacen pojištění ve výši uvedené v návrhu a ve lhůtě určené navrhovatelem (neurčil-li lhůtu, tak do 1 měsíce) je pojistná smlouva uzavřena dnem zaplacení pojistného na účet pojistitele nebo pojišťovacího zprostředkovatele nebo dnem, ve kterém pojistitel nebo pojišťovna zprostředkovatel potvrdil příjem pojistného v hotovosti.
3. Pojistná smlouva musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná; totéž se týká i změn pojistné smlouvy.

Článek 6 Pojistná doba a zánik pojištění

1. Pojištění se sjednává na dobu jednoho roku, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. Je-li pojistná smlouva sjednána na dobu jednoho roku, prodlužuje se za stejných podmínek o další rok, pokud pojistitel nebo pojistník nejpozději šest týdnů před uplynutím pojistné doby nesdělí druhé straně, že na dalším trvání pojištění nemá zájem. Je-li pojistná doba kratší než jeden rok, pojištění zaniká uplynutím pojistné doby, není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
2. Pojištění dále zaniká:
 - a) Pro nezaplacení pojistného

Není-li zaplacen pojištění nebo jeho část (části pojistného se rozumí též splátka pojistného) ke dni jeho splatnosti, může pojistitel zaslat upomínku, ve které stanoví lhůtu k zaplacení pojistného nebo jeho části; tato lhůta nesmí být kratší než 1 měsíc. Pojištění zanikne dnem následujícím po marném uplynutí této lhůty. Upomínka pojistitele musí obsahovat upozornění na zánik pojištění v případě nezaplacení dlužného pojistného a musí být pojistníkovi doručena. Lhůtu podle věty první lze před jejím uplynutím dohodou prodloužit.
 - b) Dohodou

Pojistitel a pojistník se mohou na zánik pojištění dohodnout. V této dohodě musí být určen okamžik zániku pojištění a dohodnut způsob vzájemného vyrovnání závazků. Dohoda musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná.
 - c) Výpovědí
 - ca) Je-li sjednáno pojištění s běžným pojistným, zaniká pojištění výpovědí pojistitele nebo pojistníka ke konci pojistného období. Výpověď musí být doručena alespoň 6 týdnů před uplynutím pojistného období, jinak je neplatná.
 - cb) Pojistitel nebo pojistník mohou pojištění vypovědět do 2 měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy. Dnem doručení počíná běžet osmidená výpovědní lhůta, jejímž uplynutím pojištění zanikne. V takovém případě má pojistitel právo na poměrnou část pojistného odpovídající délce trvání pojištění.
 - cc) Pojistitel, resp. pojistník mohou pojištění vypovědět do 3 měsíců ode dne doručení oznámení vzniku pojistné události. Dnem doručení výpovědi počíná běžet výpovědní lhůta jednoho měsíce, jejímž uplynutím pojištění zanikne.

d) Odstoupením

Zodpoví-li pojistník nebo pojištěný při sjednávání pojistné smlouvy úmyslně nebo z nedbalosti nepravdivě nebo neúplně písemné dotazy pojistitele týkající se sjednávání pojištění, má pojistitel právo od pojistné smlouvy odstoupit, jestliže při pravdivém a úplném zodpovězení dotazů by pojistnou smlouvu neuzařel. Toto právo může pojistitel uplatnit do dvou měsíců ode dne, kdy takovou skutečnost zjistil, jinak právo zanikne. To platí i v případě změny pojistné smlouvy.

Stejně právo odstoupit od pojistné smlouvy jako pojistitel má, za podmínek uvedených v předchozí odstavci i pojistník, jestliže mu pojistitel nebo jím zmocněný zástupce (pojišťovací zprostředkovatel) nepravdivě nebo neúplně zodpověděl jeho písemné dotazy týkající se sjednávání pojištění.

Odstoupením od pojistné smlouvy se smlouva od počátku ruší. Pojistitel je povinen bez zbytečného odkladu, nejpozději ve lhůtě do 30 dnů ode dne odstoupení od pojistné smlouvy, vrátit zaplacené pojistné, od kterého se odečte to, co již z pojištění plnil. V případě odstoupení pojistitele se od zaplaceného pojistného odečítají i náklady spojené se vznikem a správou pojištění. Pojistník nebo pojištěný, který není současně pojistníkem, je ve stejné lhůtě jako pojistitel povinen pojistiteli vrátit částku vyplaceného pojistného plnění, která přesahuje výši zaplaceného pojistného.

e) Pojištění zaniká též:

- dnem, kdy zaniklo pojistné riziko nebo pojištěná věc (např. její likvidací, ztrátou, úplným zničením),
- smrtí pojištěné fyzické osoby nebo dnem, kdy došlo k zániku pojištěné právnické osoby bez právního nástupce, není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak,
- změnou v osobě vlastníka nebo provozovatele pojištěného letadla.

**Článek 7
Pojistné a jeho změny**

1. Pojistné je stanoveno procentní sazbou z dohodnuté pojistné částky pro každé pojištěné letadlo. Výši sazby stanoví vždy pojistitel. Vyúčtování pojistného obdrží pojistník zároveň s pojistnou smlouvou.
2. Právo pojistitele na pojistné vzniká dnem uzavření pojistné smlouvy, jestliže v pojistné smlouvě nebylo dohodnuto, že toto právo vznikne pojistiteli později. Běžné pojistné je splatné prvního dne pojistného období a jednorázové pojistné dnem počátku pojištění, které teprve jeho zaplacením vzniká, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
3. V pojistné smlouvě může být dohodnuta možnost splátek pojistného. Při sjednání pololetního nebo čtvrtletního placení se účtuje přírůstek 3%, resp. 5%. Při nezaplacení některé splátky (části pojistného) je pojistitel oprávněn žádat zaplacení pojistného za celé pojistné období včetně úroku z prodlení za každý den prodlení. Při nezaplacení některé splátky může pojistitel postupovat podle článku 6 odst. 2.
4. Pojistné je zaplacené dnem jeho připsání na účet pojistitele nebo pojišťovacího zprostředkovatele (pokud je pojistitelem oprávněn k jeho přijetí) při bezhotovostním placení anebo dnem, ve kterém pojistitel nebo pojišťovací zprostředkovatel, který je oprávněn k jeho přijetí, potvrdil příjem pojistného v hotovosti.
5. Pojistitel má právo na pojistné za pojistnou dobu, nebylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. Nastala-li pojistná událost, v důsledku které pojištění zaniklo, náleží pojistiteli pojistné do konce pojistného období, v němž pojistná událost nastala. Jednorázové pojistné náleží v takovém případě pojistiteli za celou dobu, na kterou bylo pojištění sjednáno.
6. Upravit výši doposud placeného pojistného může pojistitel jen po dohodě s pojistníkem nebo za podmínek předem dohodnutých v pojistné smlouvě. Pojistitel je povinen nově stanovenou výši pojistného sdělit pojistníkovi nejpozději ve lhůtě 2 měsíců před splatností pojistného za pojistné období, ve kterém se má výše pojistného změnit.
7. Pokud pojistník se změnou výše pojistného podle odst. 6. nesouhlasí, musí svůj nesouhlas uplatnit do 1 měsíce ode dne, kdy se o navrhované změně výše pojistného dozvěděl. V tomto případě pak pojištění zanikne uplynutím pojistného období, na které bylo pojistné zaplacené, nebylo-li dohodnuto jinak. Pojistitel je povinen ve sdělení o nově stanovené výši pojistného pojistníka na tento náhled upozornit.
8. Dojde-li k zániku pojištění před uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno, má pojistitel právo na poměrnou část pojistného odpovídající délce trvání pojištění, pokud není v zákoně, těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě ujednáno jinak.

**Článek 8
Pojistná částka**

1. Pojistná částka, jejíž výše byla dohodnuta v pojistné smlouvě, představuje nejvyšší hranici pojistného plnění vyplaceného ze strany pojistitele za jednu škodnou událost, k níž došlo v pojistné době bez ohledu na počet osob uplatňujících nárok na náhradu škody.
2. Pojistník odpovídá za to, že výše pojistné částky je v souladu s právním předpisem.

**Článek 9
Spoluúčast**

V pojistné smlouvě lze dohodnout spoluúčast. Spoluúčastí se rozumí částka, kterou se pojištěný podílí na plnění z každé pojistné události a kterou pojistitel odečte od přiznaného pojistného plnění. Na škody, jejichž výše nepřesahuje sjednanou výši spoluúčasti, se toto pojištění nevztahuje.

**Článek 10
Pojistné plnění, náhrada škody, náhrada nákladů pojištěnému**

1. V případě vzniku pojistné události, spočívající ve vzniku škody, za kterou pojištěný podle právních předpisů odpovídá, poskytne pojistitel:
 - a) poškozenému (poškozeným) náhradu škody na zdraví, usmrcením a na věcech podle právních předpisů a

b) pojištěnému náhradu jeho nákladů na právní ochranu před vzneseným nárokem na náhradu škody, za kterou má pojištěný odpovídat a případné vedení sporu v rozsahu a za podmínek uvedených v odst. 4. a 5. (dále jen „náklady řízení“),

c) pojištěnému náhradu jeho nákladů spojených s odstraněním nebo zmírněním vzniklé škody, za kterou odpovídá a která vznikla pojistnou událostí, pokud nebyla tato úhrada poskytnuta již podle článku 12 odst. 1. písm. b) těchto pojistných podmínek.

2. Náhradu nákladů řízení podle odst. 1. písm. b) a nákladů podle odst. 1. písm. c) poskytne pojistitel jen tehdy, jestliže byly vynaloženy na jeho pokyn.

3. Ustanovení odst. 1. písm. a) se nepoužije, zaplatí-li pojištěný škodu, za kterou odpovídá přímo poškozenému a která vznikla pojistnou událostí; v takovém případě je pojistitel povinen uhradit pojištěnému zaplacenou částku, a to až do výše, do které by byl sám, podle podmínek sjednaného pojištění, povinen plnit poškozenému.

4. Náhrada nákladů řízení vzniklých pojištěnému podle odst. 1. písm. b) spočívá v úhradě nákladů:

a) občanskoprávního soudního řízení o náhradě škody, pokud bylo nutné ke zjištění odpovědnosti pojištěného nebo výše škody, a to na všech stupních řízení, včetně nákladů na provedení důkazů,

b) na mimosoudní projednání nároku poškozeného,

c) na právní zastoupení pojištěného advokátem v mimosoudním nebo občanskoprávním soudním sporu.

5. Náklady na obhajobu ve všech stupních trestního řízení vedeného proti pojištěnému a náklady na právní zastoupení podle odst. 4. písm. c), které přesahují maximální mimosmluvní odměnu advokáta v ČR, pojistitel uhradí pouze v případě, že se k tomu písemně zavázal.

6. Veškeré náklady řízení jsou hrazeny v rámci sjednané pojistné částky. Pokud výše nákladů řízení nepřesahuje sjednanou výši spoluúčasti, nevzniká nárok na jejich úhradu.

7. Pokud nárok na náhradu škody překročí sjednanou pojistnou částku, uhradí pojistitel náklady soudního řízení jen v poměru sjednané pojistné částky k celkové výši uplatněného nároku na náhradu škody, a to i v případě, že na základě jedné pojistné události došlo k více soudním sporům.

**Článek 11
Splatnost pojistného plnění**

1. Pojistné plnění je splatné do 15 dnů po skončení šetření. Šetření je skončeno, jakmile pojistitel sdělí jeho výsledky oprávněné osobě. Pokud oprávněná osoba postoupí pojistné plnění jako pohledávku jinému nebo toto pojistné plnění zastaví nebo jinak zajistí ve prospěch jiného před skončením šetření, není pojistitel tímto jedním oprávněné osoby vázán.

2. Pojistitel je povinen ukončit šetření do 3 měsíců po tom, co mu byla pojistná událost oznámena. Tuto lhůtu lze dohodou prodloužit. Nemůže-li ukončit šetření ve lhůtě podle věty první, je pojistitel povinen sdělit osobě, které má vzniknout nebo vzniklo právo na pojistné plnění důvody, pro které nelze šetření ukončit, a poskytnout jí na její žádost přiměřenou zálohu. Lhůta uvedená v první větě neběží, je-li šetření znemožněno nebo ztíženo z viny oprávněné osoby, pojistníka nebo pojištěného.

3. Rozhoduje-li se o odpovědnosti pojištěného nebo o výši náhrady škody v řízení před soudem nebo jiným orgánem, je pojistitel povinen plnit až poté, kdy se dozvěděl o pravomocném skončení takového řízení.

**Článek 12
Zachraňovací náklady**

1. Pojistitel uhradí účelné vynaložené náklady, které pojistník vynaložil:
 - a) na odvrácení vzniku bezprostředně hrozící pojistné události,
 - b) na zmírnění následků již nastalé pojistné události,
 - c) z hygienických, ekologických či bezpečnostních důvodů při odklizení poškozeného pojištěného letadla nebo jeho zbytků.
2. Výše náhrady zachraňovacích nákladů s výjimkou nákladů, které byly vynaloženy na záchranu života a zdraví osob, jsou omezeny na maximálně 1% naposledy sjednané pojistné částky, maximálně však částkou 30 000,- Kč není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
3. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na škodné události, jejichž příčinou byly okolnosti uvedené v článku 4 těchto pojistných podmínek.

**Článek 13
Soupojištění**

1. U pojištění, na jehož sjednání se podílí více pojistitelů (soupojištění), je dohodnuta výše podílů jednotlivých pojistitelů na právech a závazcích plynoucích ze soupojištění.
2. Ten z pojistitelů, který je v pojistné smlouvě stanoven jako vedoucí pojistitel, stanoví pojistné podmínky a výši pojistného, spravuje soupojištění a je oprávněn a zmocněn přejímat oznámení a projevy vůle pojištěného jménem všech zúčastněných soupojištělů.

**Článek 14
Základní povinnosti účastníků pojištění
při uzavírání pojistné smlouvy**

1. Pojistník a pojištěný jsou povinni pravdivě a úplně odpovědět na všechny písemné dotazy pojistitele týkající se sjednávání pojištění. To platí i v případě, že jde o změnu.
2. Stejnou povinnost jako v odst. 1 má pojistitel vůči pojistníkovi a pojištěnému. Jménem pojistitele může tuto povinnost plnit též pojišťovací zprostředkovatel.
3. V případě pojištění cizího rizika je pojistník povinen seznámit pojištěného s obsahem pojistné smlouvy týkající se pojištění jeho pojistného rizika.
4. Oznamit pojistiteli, že bylo uzavřeno další pojištění pro stejné riziko u jiného pojistitele, sdělit jeho obchodní firmu (název) a výši pojistné částky nebo limitu pojistného plnění.
5. Pojistník je povinen plnit i další povinnosti dohodnuté v pojistné smlouvě.

Článek 15

Práva a povinnosti účastníků pojištění při změně nebo zániku pojistného rizika a při vzniku pojistné události

1. Pojistník, a v případě pojištění cizího pojistného rizika pojištěný, je povinen bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli změnu nebo zánik pojistného rizika.
2. Jestliže se v pojistné době pojistné riziko podstatně snížilo, je pojistitel povinen úměrně tomuto snížení snížit pojistné, a to s účinností ode dne, kdy se o snížení rizika dozvěděl.
3. Jestliže se v době trvání pojištění pojistné riziko podstatně zvýšilo tak, že pokud by v tomto rozsahu existovalo již při uzavírání pojistné smlouvy, pojistitel by smlouvu uzavřel za jiných podmínek, vzniká pojistiteli právo do 1 měsíce ode dne, kdy se dozvěděl o zvýšení pojistného rizika, navrhnout změnu pojistné smlouvy ode dne, kdy se pojistné riziko zvýšilo. Pojistník je povinen se k tomuto návrhu vyjádřit do 1 měsíce ode dne jeho doručení, není-li v návrhu pojistitele stanovena lhůta delší.
4. Nesouhlasí-li pojistník s návrhem na změnu pojistné smlouvy nebo nevyjádří-li se k této změně ve lhůtě podle odstavce 3., má pojistitel právo pojistnou smlouvu vypovědět, a to ve lhůtě 2 měsíců ode dne, kdy obdržel nesouhlas pojistníka se změnou pojistné smlouvy, nebo ode dne, kdy uplynula lhůta pro vyjádření pojistníka podle odstavce 3. V takovém případě pojištění zanikne uplynutím 8 dnů ode dne doručení výpovědi pojistníkovi.
5. Jestliže se v době trvání pojištění pojistné riziko podstatně zvýšilo tak, že pokud by v tomto rozsahu existovalo již při uzavírání pojistné smlouvy, pojistitel by za těchto podmínek pojistnou smlouvu neuzavřel, má právo pojistnou smlouvu vypovědět, a to ve lhůtě 1 měsíce ode dne, kdy se dozvěděl o zvýšení pojistného rizika. V takovém případě pojištění zanikne uplynutím 8 dnů ode dne doručení výpovědi pojistníkovi.
6. Jestliže pojistitel ve stanovené lhůtě pojistnou smlouvu nevypověděl a ani nepředložil návrh na její změnu, tváří se pojištění za dosavadních podmínek.
7. Pojistník i pojištěný je povinen vždy dbát, aby pojistná událost nenastala, a provádět přiměřená opatření k jejímu odvrácení.
8. Pojistník je povinen bez zbytečného odkladu pojistiteli oznámit, že nastala pojistná událost, podat pravdivé vysvětlení o vzniku a rozsahu následků této události, vyčíslit nároky na plnění, předložit doklady potřebné ke zjištění okolností rozhodných pro posouzení nároku na plnění a jeho výše, umožnit potřebná šetření a postupovat způsobem dohodnutým v pojistné smlouvě nebo stanoveným v těchto pojistných podmínkách. Není-li pojistník současně pojištěným, má tuto povinnost pojištěný nebo spolupojištěné osoby (článek 3). První hlášení vzniku pojistné události musí dále obsahovat: typ a značku letadla, čas, místo a předpokládanou příčinu pojistné události, hrubý rozsah vzniklé škody, telefonické a faxové spojení osob, které budou jako kontaktní osoby při projednávání škody.
9. Pojistitel je povinen po oznámení pojistné události, se kterou je spojen požadavek na plnění z pojištění, bez zbytečného odkladu zahájit šetření nutné ke zjištění rozsahu jeho povinnosti plnit.
10. Pokud byly náklady šetření podle odstavce 8. vynaložené pojistitelem, vyvolány nebo zvýšeny porušením povinností oprávněných osob nebo pojistníka, má pojistitel právo požadovat na tom, kdo povinnost porušil, přiměřenou náhradu.

Článek 16

Další povinnosti pojištěného v případě pojistné události

Pojištěný je v případě pojistné události povinen:

1. provést veškerá možná opatření ke zmírnění následků škody, podle možnosti si k tomu vyžádat pokyny pojistitele a postupovat v souladu s nimi,
2. bez zbytečného odkladu pojistiteli písemně oznámit skutečnost, že poškozený uplatnil proti němu právo na náhradu škody a vyjádřit se ke své odpovědnosti za vzniklou škodu, požadované náhradě škody a její výši,
3. neuspokojovat a neuznávat, a to ani částečně, uplatňované nároky na náhradu škody a neuzavírat dohodu o narovnání nebo o uznání dluhu, pokud k tomu nedostane od pojistitele písemný souhlas,
4. na pokyn pojistitele oznámit nebo vyvratit vůči němu uplatňované nároky na náhradu škody, pokud se na ně toto pojištění vztahuje,
5. pojistiteli bez zbytečného odkladu oznámit, že je vůči němu soudně nebo mimosoudně uplatňován nárok na náhradu škody nebo že je proti němu v souvislosti s pojistnou událostí vedeno trestní řízení a předat mu neprodleně veškeré s tím související písemné materiály,
6. pojistiteli bez zbytečného odkladu sdělit, že bylo proti němu v souvislosti se škodnou událostí zahájeno řízení před státním orgánem nebo rozhodčí řízení, sdělit jméno svého právního zástupce a informovat o výsledcích řízení,
7. přenechat pojistiteli jmenování právního zástupce a vedení soudního řízení ve všech případech, kdy náklady nese pojistitel,
8. bez zbytečného odkladu oznámit příslušným orgánům pojistnou událost, která nastala za okolností nasvědčujících spáchání trestného činu třetí osobou.

Článek 17

Přechod práv na pojistitele

1. Vzniklo-li v souvislosti s hrozcí nebo nastalou pojistnou událostí oprávněné osobě, pojištěnému nebo osobě, která vynaložila zachraňovací náklady, proti jinému právo na náhradu škody, na úhradu nákladů řízení, na vrácení vyplacené částky, na snížení důchodu či zastavení jeho výplaty nebo jiné obdobné právo, přechází toto právo na pojistitele, a to až do výše částek vyplacených pojistitelem.
2. Na pojistitele nepřecházejí práva uvedená v odstavci 1. proti osobám, které s osobami tam uvedenými žijí ve společné domácnosti nebo které jsou na ně odkázány výživou. To však neplatí, jestliže tyto osoby způsobily pojistnou událost úmyslně.
3. Osoby uvedené v odstavci 1. jsou povinny postupovat tak, aby pojistitel mohl vůči jinému uplatnit právo na náhradu škody nebo jiné obdobné právo, které jim v souvislosti s pojistnou událostí vzniklo.

4. Osoby uvedené v odstavci 1. jsou povinny odevzdat pojistiteli bez zbytečného odkladu veškeré doklady potřebné k uplatnění práva přecházejícího na pojistitele.
5. Vzdaly-li se osoby uvedené v odstavci 1. svého práva na náhradu škody nebo jiného obdobného práva nebo toto právo včas neuplatnily nebo jinak zmařily přechod svých nároků na pojistitele, má pojistitel právo pojistné plnění snížit až do výše částek, které by jinak mohl získat.
6. Projeví-li se následky jednání uvedeného v předchozím odstavci až po výplatě pojistného plnění, má pojistitel právo na vrácení vyplaceného pojistného plnění až do výše částek, které by jinak mohl získat.

Článek 18

Následky porušení povinností

1. Pojištěný je povinen nahradit pojistiteli plnění, jehož poskytnutí nemohl pojistitel odmítnout, ačkoli by tak mohl podle zákona učinit, zejména jestliže:
 - a) příčinou pojistné události byla skutečnost, o které se pojistitel dozvěděl až po vzniku pojistné události a kterou nemohl zjistit při sjednávání pojištění nebo jeho změně v důsledku úmyslné nebo z nedbalosti nepravdivé nebo neúplné zodpovězených písemných dotazů a jestliže by při znalosti této skutečnosti v době uzavření pojistné smlouvy tuto smlouvu neuzavřel nebo ji uzavřel za jiných podmínek,
 - b) oprávněná osoba uvede při uplatňování práva na plnění z pojištění vědomě nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje týkající se rozsahu pojistné události nebo podstatné údaje týkající se této události zamlčí.
2. Porušil-li při sjednávání pojištění nebo při změně pojistné smlouvy pojistník nebo pojištěný některou z povinností uvedených v zákoně, těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě a bylo-li v důsledku toho stanoveno nižší pojistné, může pojistitel pojistné plnění přiměřeně snížit, nestanoví-li zákon jinak.
3. Pokud mělo porušení povinností uvedených v zákoně, těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě podstatný vliv na vznik pojistné události, její průběh nebo zvětšení rozsahu jejích následků, na zjištění nebo určení výše pojistného plnění anebo znemožnilo předložení dokladů o tom, že ke vzniku škody došlo pojistnou událostí ve smyslu těchto pojistných podmínek, může pojistitel pojistné plnění snížit úměrně tomu, jaký vliv mělo toto porušení na rozsah povinnosti plnit, nestanoví-li zákon jinak.
4. Ke snížení pojistného plnění z důvodů uvedených v předchozím odstavci přistoupí pojistitel vždy, pokud byl vznik nebo zvětšení rozsahu následků pojistné události zaviněny hrubou nedbalostí pojistníka, pojištěného, oprávněné osoby nebo jejich zástupců.
5. V případech kdy zákon nepřipouští snížení pojistného plnění, má pojistitel právo na náhradu vyplacených částek vůči osobě, která povinnost porušila, ve stejném rozsahu, v jakém by jinak byl oprávněn pojistné plnění snížit.
6. V případě že nebyla splněna povinnost oznámit zvýšení pojistného rizika a pojistitel na základě svého zjištění pojistnou smlouvu vypověděl, náleží mu pojistné až do konce pojistného období, ve kterém došlo k zániku pojištění. Jednorázové pojistné náleží pojistiteli v tomto případě celé.

Článek 19

Expertní posouzení sporného nároku

1. V případě pochybnosti o výši pojistného plnění (příčemž základ nároku byl uznán) se mohou účastníci pojištění dohodnout na určení výše pojistného plnění prostřednictvím expertního posouzení sporného nároku (dále jen „expertiza“), aby předešli případnému soudnímu sporu.
2. Provedení expertizy je formou šetření ve smyslu čl. 11 odst. 3. a spočívá v posouzení sporného nároku jedním nebo více experty tak, že účastníci pojištění
 - a) se písemně dohodnou na jednom expertovi nebo
 - b) určí každý svého experta s tím, že úkolem těchto expertů bude vypracovat společné stanovisko ke spornému nároku a pokud se na takovém společném stanovisku neshodnou, bude jejich povinností určit neprodleně, nejpozději do jednoho měsíce, rozhodujícího experta (odst. 4.).
3. Expert (rozhodující expert) nesmí mít k žádnému z účastníků pojištění obchodní, pracovní ani příbuzenský vztah; pokud by tato podmínka nebyla splněna a účastník pojištění její nesplnění namítne, není stanovisko (včetně společného stanoviska vypracovaného experty určenými podle odst. 2. písm. b) takového experta (rozhodujícího experta) ve smyslu odst. 5. závazné.
4. Rozhodující expert posoudí sporný nárok buď sám nebo společně s experty, kteří jej určí a vydá stanovisko, které je pro posouzení sporného nároku rozhodující.
5. Výsledek expertizy je pro účastníky pojištění závazný.
6. Náklady na experta určeného podle odst. 2. písm. a) a na rozhodujícího experta hradí účastníci pojištění rovným dílem a náklady na experta určeného účastníky pojištění podle odst. 2. b) si hradí každý z účastníků pojištění sám.
7. Pro provedení expertizy platí lhůta uvedená v čl. 11 odst. 3., pokud tuto lhůtu účastníci pojištění dohodou neprodlouží; pokud expertiza není skončena ve lhůtě uvedené v citovaném článku nebo v prodloužené lhůtě, šetření podle tohoto článku končí, jestliže všichni účastníci pojištění nebudou výslovně trvat na jeho dalším pokračování; šetření končí též v případě, pokud experti neurčí rozhodujícího experta, nastanou-li podmínky uvedené v odst. 2. písm. b).
8. Práva a povinnosti účastníků pojištění upravená právními předpisy nejsou ustanovením tohoto článku dotčena.

Článek 20

Doručování

1. Pro účely tohoto pojištění se zásilkou rozumí každá písemnost nebo peněžní částka, kterou zasílá pojistitel pojistníkovi a oprávněným osobám a pojistník nebo oprávněné osoby pojistiteli. Pojistníkovi zasílá pojistitel zásilku na jeho poslední známou adresu a oprávněným

- osobám na tu adresu, kterou písemně pojistiteli sdělili. Pojistník je povinen pojistiteli sdělit každou změnu adresy pro doručování zásilek. Peněžní částky mohou být zasílány pojistitelem na účet, který pojistník nebo oprávněné osoby pojistiteli sdělili. Pojistník a oprávněné osoby zasílají písemnosti do sídla pojistitele a peněžní částky na účty pojistitele, které jim sdělil. Zasílání zásilek se provádí prostřednictvím držitele poštovní licence, ale lze je doručovat i osobně. Peněžní částky lze zasílat prostřednictvím peněžních ústavů.
2. Písemnost určená pojistiteli je doručena dnem, kdy pojistitel potvrdí její převzetí. Totéž platí, pokud byla písemnost předána prostřednictvím pojišťovacího zprostředkovatele. Peněžní částka určená pojistiteli, je doručena dnem připsání této částky na jeho účet nebo dnem, kdy bylo její přijetí v hotovosti pojistitelem potvrzeno.
 3. Písemnost pojistitele určená pojistníkovi nebo oprávněné osobě (dále jen „adresát“) se považuje za doručenu dnem jejího převzetí adresátem nebo dnem, kdy adresát převzetí písemnosti odepřel. Nebyl-li adresát zastížen, je písemnost uložena u držitele poštovní licence, který adresáta vyzve, aby si ji vyzvedl. Písemnost se považuje za doručenu dnem, kdy byla uložena, i když se adresát o jejím uložení nedozvěděl nebo dnem, kdy byla vrácena pojistiteli jako nedoručitelná pro změnu adresy, kterou adresát pojistiteli neoznámil; to neplatí, pokud adresát prokáže, že zásilku nemohl vyzvednout nebo změnu adresy oznámit z důvodu hospitalizace, lázeňského pobytu, pobytu v cizině nebo z jiných závažných důvodů. Peněžní částka určená adresátovi při bezhotovostním placení je doručena dnem jejího připsání na účet adresáta a při platbě prostřednictvím držitele poštovní licence jejím předáním držiteli poštovní licence.
 4. Doručování podle odstavců 2. a 3. se týká zásilek zasílaných na dodejku nebo formou dodání do vlastních rukou adresáta. Písemnost zasílaná prostřednictvím držitele poštovní licence obyčejnou zásilkou nebo doporučeným psaním se považuje za doručenu jen tehdy, prokáže-li její doručení odesílatel nebo potvrdí-li toto doručení ten, komu byla určena.
 5. Zasílání písemnosti prováděné telegraficky, dálnopisem (faxem) nebo elektronickými prostředky s účinky doručení podle odstavce 2. a první věty odstavce 3. je možné buď na základě dohody účastníků pojištění o způsobu zasílání písemností a potvrzování jejich přijetí, anebo pokud doručení adresát nepochybným způsobem potvrdí (např. elektronickým dopisem).

Článek 21 Vymezení pojmů

Pro účely pojištění sjednaného podle těchto pojistných podmínek se rozumí:

1. Pojistitelem je Allianz pojišťovna, a. s. se sídlem Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8, Česká republika, IČ 47115971, která je oprávněna provozovat pojišťovací činnost podle zvláštního zákona.
2. Pojistníkem osoba, která s pojistitelem uzavřela pojistnou smlouvu a která je podle této smlouvy povinna platit pojistné. Pokud je pojistník současně pojištěným, vztahuje se na něj práva a povinnosti stanovená v těchto pojistných podmínkách pro pojištěného.

3. Pojištěným osoba, na jejíž odpovědnost za škodu se pojištění vztahuje. Pokud není v těchto pojistných podmínkách určeno jinak, platí práva a povinnosti stanovená pro pojistníka také pro pojištěného.
4. Pojistnou dobou doba, na kterou bylo pojištění sjednáno.
5. Pojistným úplatka za pojištění, kterou je povinen pojistiteli hradit pojistník.
6. Běžným pojistným pojistné stanovené za pojistné období (čtvrtletní, pololetní, roční).
7. Pojistným obdobím časové období dohodnuté v pojistné smlouvě, za které se platí pojistné.
8. Jednorázovým pojistným pojistné stanovené na celou dobu, na kterou bylo pojištění sjednáno.
9. Výročním dnem počátku pojištění den, který se číslem dne v měsíci a pojmenováním měsíce shoduje se dnem počátku pojištění.
10. Pojistným nebezpečím je možná příčina vzniku pojistné události.
11. Pojistným rizikem míra pravděpodobnosti vzniku pojistné události vyvolané pojistným nebezpečím.
12. Pojištěním cizího pojištěného rizika pojištění, které uzavírá pojistník na pojistné riziko pojištěného, který je odlišnou osobou od pojistníka.
13. Pojišťovacím zprostředkovatelem fyzická nebo právnická osoba, která provádí odbornou činnost směřující k uzavírání pojistných smluv a k provádění dalších činností s tím souvisejících. Postavení pojišťovacích zprostředkovatelů, jejich práva a povinnosti upravuje zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí.
14. Hrubou nedbalostí se rozumí takové zanedbání nutné opatrnosti a obezřetnosti, porušení právních předpisů nebo předpisů vydaných na základě nich anebo smluvně převzatých povinností, jehož důsledkem byl vznik škody nebo zvětšení jejích následků (např. závažné porušení předpisů o leteckém provozu, činnost pod vlivem alkoholu nebo návykových látek apod.); hrubou nedbalostí je vždy takové jednání pojištěného, které bylo příčinou vzniku škodní události a pro které byl pojištěný pravomocně odsouzen pro nedbalostní trestný čin.
15. Letadlem se pro účely těchto pojistných podmínek rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Článek 22 Závěrečná ustanovení

1. Pojištění sjednané na základě pojistné smlouvy, jejíž součástí jsou tyto pojistné podmínky, se řídí právním řádem České republiky a pro řešení sporů vzniklých při tomto pojištění jsou příslušné soudy České republiky. Toto platí rovněž pro pojistná rizika v zahraničí, pokud právní předpisy státu, kde je pojistné riziko umístěno, nestanoví použití svých předpisů. Tyto pojistné podmínky nabývají platnosti dne 1. ledna 2005.

Allianz pojišťovna, a. s.



Všeobecné pojistné podmínky pro havarijní pojištění letadel

Úvodní ustanovení

1. Soukromé pojištění upravuje zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (dále jen „pojištění“ a „zákon“) a Allianz pojišťovna, a. s., jako pojistitel, vydává podle zákona tyto všeobecné pojistné podmínky (dále jen pojistné podmínky). Obsahují-li tyto pojistné podmínky nebo pojistná smlouva, v případech, kdy to zákon připoští, odchýlnou úpravu některých ustanovení zákona, platí úprava uvedená v těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě. Není-li tato odchýlná úprava dohodnuta v pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě, platí ustanovení zákona.
2. Pojistné podmínky jsou podle zákona nedílnou součástí pojistné smlouvy, a proto pokud je v některém ustanovení zákona odkaz na pojistnou smlouvu, platí úprava uvedená v těchto pojistných podmínkách stejně, jako by to byla pojistná smlouva.
3. Pojistník musí být s těmito pojistnými podmínkami před uzavřením pojistné smlouvy prokazatelně seznámen, což potvrdí svým podpisem v pojistné smlouvě. Tyto pojistné podmínky platí po celou dobu trvání pojištění sjednaného pojistnou smlouvou a nelze je bez souhlasu pojistníka měnit.
4. Součástí pojistné smlouvy mohou být i další doplňující ustanovení vztahující se k tomuto typu pojištění – smluvní ujednání a/nebo doložky.
5. Pojištění se vztahuje na pojistné události, které nastanou na celém světě, pokud není v pojistné smlouvě ujednáno jinak a pokud vzniknou v době platnosti pojištění.
6. Pojištění, na které se vztahují tyto pojistné podmínky, je pojištěním škodovým, jehož účelem je náhrada škody vzniklé v důsledku pojistné události.
7. Pojistnou událostí je jakákoliv náhodná skutečnost, blíže označená v pojistné smlouvě nebo v těchto pojistných podmínkách, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění.
8. Pojištění podle těchto pojistných podmínek může být sjednáno pouze tehdy, pokud je na něm pojistný zájem. Pojistným zájmem je oprávněná potřeba ochrany před následky náhodné skutečnosti vyvolané pojistným nebezpečím.

Článek 1

Předmět a rozsah pojištění

1. Toto pojištění se vztahuje na škody způsobené na letadle při jeho běžném provozu, pokud ke škodě nedošlo z příčin nebo za okolností, na které se vztahují výluky z pojištění. Na dodatečně vybavení letadla se pojištění vztahuje, jen pokud to bylo v pojistné smlouvě výslovně sjednáno.
2. Pokud je v pojistné smlouvě sjednáno pojištění pro případ dočasného zastavení provozu letadla, vztahuje se toto pojištění výhradně na škody vzniklé v klidovém období v průběhu zkušebních testů hřacího ústrojí a rolování nesouvisejícího s letem.

Článek 2

Výluky z pojištění

1. Pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak, pojistitel není povinen poskytnout pojistné plnění za:
 - a) ztráty nebo škody vzniklé válkou, invází, činností zahraničního nepřítelce, vojenskými akcemi (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena válka či nikoliv), občanskou válkou, terorizmem, povstáním, vzpourou, vzbuřením, sročením, stávkou, výukou, občanskými nepokoji, vojenskou či uzurpovanou mocí, represivními zásahy státních orgánů a bezpečnostních složek státu, jednáním skupiny osob se ztým úmyslem, jednáním lidí ve prospěch politické organizace nebo ve spojení s ní, spiknutím, vyvlastněním, zabavením pro vojenské účely, zničením nebo poškozením z pokynu vlády působící de jure nebo de facto anebo jiného veřejného orgánu, únosem letadla, zabavením letadla nebo jiným aktem úřední moci;
 - b) veškeré následky jaderné reakce, jaderného záření z jakéhokoliv zdroje nebo radioaktivní kontaminace;
 - c) ztráty nebo škody zapříčiněné tím, že odstavené letadlo nebylo zajištěno odpovídajícím způsobem nebo v souladu s dispozicemi výrobce;
 - d) ztráty nebo škody způsobené chybným pracovním postupem pojistníka nebo jím pověřeným pracovníkem při práci na letadle, a to na součásti skupiny (technické jednotky) letadla, která je bezprostředně předmětem prováděných prací (chybného pracovního postupu). Pokud je předmětem prováděných prací letadlo jako celek, platí tato výluka z pojištění pouze pro součást skupiny (technické jednotky), která je nebo byla bezprostředně předmětem prováděných prací;
 - e) ztráty nebo škody způsobené běžným provozem: a) opotřebením na hřací ústrojí nebo ponícením cizího předmětu v hřací ústrojí letadla nebo v jiné části letadla přímo související s jeho pohonem, řízením a ovládáním a dále působením opotřebení, koroze, vlhkosti a mrazu;
 - f) ztráty nebo škody způsobené jakýmkoliv vadami nebo nedostatky, které mělo pojištěné letadlo nebo jakákoliv jeho součást již při uzavření pojištění a které byly nebo mohly být známy pojistníkovi nebo jeho zástupcům, bez ohledu na to, zda byly nebo mohly být známy pojistiteli;
 - g) ztráty nebo škody způsobené úmyslně pojistníkem, oprávněnou osobou nebo z jejich podnětu jinou osobou;

- h) ztráty nebo škody způsobené explozivními nebo samozápalnými látkami nebo tekutinami na palubě letadla s výjimkou provozních látek a signálních prostředků;
 - i) škody způsobené při přepravě letadel nebo jejich částí, včetně jejich nákladů a vykládky. Silniční přeprava letadel nebo jejich součástí v souvislosti s pojistnou událostí ve smyslu těchto pojistných podmínek je pojištěna bez zvláštního ujednání;
 - j) ztráty nebo škody způsobené zpronevěrou nebo krádeží dílů a přístrojů (které nejsou s letadlem pevně spojeny) a příslušenství;
 - k) ztráty nebo škody, na které se vztahuje pojištění sjednané pro případ požáru nebo jiná majetková pojištění;
 - l) škod způsobených v jakémkoli vztahu s azbestem a náterovými hmotami obsahujícími olovo;
 - m) ztráty nebo škody způsobené nemožností poškozené letadlo používat anebo náklady, které pojištěný nese i v době, kdy nemůže letadlo používat.
2. Pojistitel není dále povinen poskytnout pojistné plnění pokud:
- a) letadlo v době vzniku škodné události neodpovídá právními a technickým předpisům o provozu letadel, a nebyla proto na základě nich vydána potřebná povolení, nebo jsou tato povolení neplatná;
 - b) pilot nebo posádka letadla nevlastní v době vzniku škodné události předepsaná povolení nebo povolení k letu s ohledem na povětrnostní a letové podmínky. Pojistitel poskytne pojistné plnění jenom tehdy, pokud pojištěný prokáže, že o okolnostech uvedených v předchozí větě nevěděl, ani vědět nemohl;
 - c) pojistník po uzavření pojistné smlouvy bez vědomí pojistitele zvýší pojistné riziko, a tím i možnost vzniku pojistné události, nebo takové zvýšení pojistného rizika umožní třetí osobě;
 - d) bylo letadlo říveno jinými nežli oprávněnými piloty, nebo bylo-li použito k jinému účelu, než který byl dohodnut v pojistné smlouvě;
 - e) pojistník neuplatní nárok na náhradu škody nebo se, bez předchozího souhlasu pojistitele, ještě před vznikem pojistné události vzdá budoucích nároků na náhradu škody.
5. V pojistné smlouvě mohou být dohodnuty i další výluky z pojištění.

Článek 3

Vznik a změny pojištění

1. Pojištění vzniká následujícím dnem (v 00.00 hod.) po uzavření pojistné smlouvy, nebylo-li v pojistné smlouvě stanoveno, že vznikne již uzavřením pojistné smlouvy nebo později. Mělo-li pojištění vzniknout později, stanoví se v pojistné smlouvě den, kdy pojištění začíná (dále též „počátek pojištění“). Pojištění za jednorázové pojistné vzniká až dnem jeho zaplacení, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
2. Bylo-li na základě návrhu pojistitele na uzavření pojistné smlouvy zaplacené pojistné ve výši uvedené v návrhu a ve lhůtě určené navrhovatelem (neurčí-li lhůtu, tak do 1 měsíce), je pojistná smlouva uzavřena dnem zaplacení pojistného na účet pojistitele nebo pojišťovnicího zprostředkovatele anebo dnem, ve kterém pojistitel nebo pojišťovnicí zprostředkovatel potvrdil příjem pojistného v hotovosti.
3. Pojistná smlouva musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná. Totéž se týká i změn pojistné smlouvy.

Článek 4

Pojistná doba a zánik pojištění

1. Pojištění se sjednává na dobu jednoho roku, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. Je-li pojistná smlouva sjednána na dobu jednoho roku, prodlužuje se za stejných podmínek o další rok, pokud pojistitel nebo pojistník nejpozději šest týdnů před uplynutím pojistné doby nesdělí druhé straně, že na dalším trvání pojištění nemá zájem. Je-li pojistná doba kratší než jeden rok, pojištění zaniká uplynutím pojistné doby, není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
2. Pojištění dále zaniká:
 - a) Pro nezaplacení pojistného
Není-li zaplacené pojistné nebo jeho část (části pojistného se rozumí též splatke pojištěného) ke dni jeho splatnosti, může pojistitel zaslát upomínku, ve které stanoví lhůtu k zaplacení pojistného nebo jeho části; tato lhůta nesmí být kratší než 1 měsíc. Pojištění zanikne dnem následujícím po marném uplynutí této lhůty. Upomínka pojistitele musí obsahovat upozornění na zánik pojištění v případě nezaplacení dlužného pojistného a musí být pojistníkovi doručena. Lhůta podle věty první lze před jejím uplynutím dohodou prodloužit.
 - b) Dohodou
Pojistitel a pojistník se mohou na zániku pojištění dohodnout. V této dohodě musí být určen okamžik zániku pojištění a dohodnut způsob vzájemného vyvážení závazků. Dohoda musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná.
 - c) Výpovědí
a) Je-li sjednáno pojištění s běžným: pojistným, zaniká pojištění výpovědí pojistitele nebo pojistníka ke konci pojistného období. Výpověď musí být doručena alespoň 6 týdnů před uplynutím pojistného období, jinak je neplatná.

- cb) Pojistitel nebo pojistník mohou pojištění vypovědět do 2 měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy. Dnem doručení počíná běžet osmidenní výpovědní lhůta, jejímž uplynutím pojištění zanikne. V takovém případě má pojistitel právo na poměrnou část pojistného, odpovídající délce trvání pojištění.
- cc) Pojistitel, resp. pojistník mohou pojištění vypovědět do 3 měsíců ode dne doručení oznámení vzniku pojistné události. Dnem doručení výpovědi počíná běžet výpovědní lhůta jednoho měsíce, jejímž uplynutím pojištění zanikne.
- d) Odstoupením
Zodpoví-li pojistník nebo pojištěný při sjednávání pojistné smlouvy úmyslně nebo z nedbalosti nepravdivě nebo neúplně písemně dotazy pojistitele týkající se sjednáváného pojištění, má pojistitel právo od pojistné smlouvy odstoupit, jestliže při pravdivém a úplném zodpovězení dotazů by pojistnou smlouvou neuzávěl. Toto právo může pojistitel uplatnit do dvou měsíců ode dne, kdy takovou skutečnost zjistil, jinak právo zanikne. To platí i v případě změny pojistné smlouvy.
Stejně právo odstoupit od pojistné smlouvy jako pojistitel má, za podmínek uvedených v předchozím odstavci i pojistník, jestliže mu pojistitel nebo jím zmocněný zástupce (pojišťovna, zprostředkovatel) nepravdivě nebo neúplně zodpověděl jeho písemné dotazy týkající se sjednáváného pojištění.
Odstoupením od pojistné smlouvy se smlouva od počátku ruší. Pojistitel je povinen bez zbytečného odkladu, nejpozději ve lhůtě do 30 dnů ode dne odstoupení od pojistné smlouvy, vrátit zaplacené pojistné, od kterého se odečte to, co již z pojištění plnil. V případě odstoupení pojistitele se od zaplaceného pojistného odečítají i náklady spojené se vznikem a správou pojištění. Pojistník nebo pojištěný, který není současně pojistníkem, je ve stejné lhůtě jako pojistitel povinen pojistiteli vrátit částku vyplaceného pojistného plnění, která přesahuje výši zaplaceného pojistného.
- e) Odmítnutím pojistného plnění
Pojistitel může odmítnout pojistné plnění z pojistné smlouvy, jestliže:
– příčinou pojistné události byla skutečnost, o které se pojistitel dozvěděl až po vzniku pojistné události a kterou nemohl zjistit při sjednávání pojištění nebo jeho změně v důsledku úmyslně nebo z nedbalosti nepravdivě nebo neúplně zodpovězených písemných dotazů, a jestliže by při znečištění této skutečnosti v době uzavření pojistné smlouvy tuto smlouvu neuzávěl; nebo ji uzavřel za jiných podmínek nebo
– oprávněná osoba uvede při uplatnění práva na plnění z pojištění vědomě nepravdivě nebo hrubě zkráceně údaje týkající se rozsahu pojistné události nebo podstatné údaje týkající se této události zamítá.
Dnem doručení oznámení o odmítnutí pojistného plnění pojištění zanikne.
- f) Dnem, kdy zaniklo pojistné riziko nebo pojištěná věc (např. její likvidací, ztrátou, úplným zničením).
- g) Smrtí pojištěné fyzické osoby nebo činem, kdy došlo k zániku pojištěné právnické osoby bez právního nástupce, není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
- h) Změnou v osobě vlastníka nebo provozovatele pojištěného letadla.

Článek 5 Pojistné a jeho změny

Pojistné je stanoveno procentní sazbou z pojistné částky pro každé pojištěné letadlo. Výši sazby stanoví vždy pojistitel. Vyúčtování pojistného obdrží pojistník zároveň s pojistnou smlouvou.

Právo pojistitele na pojistné vzniká dnem uzavření pojistné smlouvy, jestliže v pojistné smlouvě nebylo dohodnuto, že toto právo vznikne pojistiteli později. Běžné pojistné je splatné prvního dne pojistného období a jednorázové pojistné dnem počátku pojištění, které teprve jeho zaplacením vzniká, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.

V pojistné smlouvě může být dohodnuta možnost splátek pojistného. Při sjednání pololetního nebo čtvrtletního placení se účtuje přírůstek 3%, resp. 5%. Při nezaplacení některé splátky (části pojistného) je pojistitel oprávněn žádat zeplacení pojistného za celé pojistné období včetně úroku z prodlení za každý den prodlení. Při nezaplacení některé splátky může pojistitel postupovat podle článku 4 odst. 2.

Pojistné je zapláceno dnem jeho připsání na účet pojistitele nebo pojišťovnicí zprostředkovatele (pokud je oprávněn k jeho přijetí) při bezhotovostním placení anebo činem, ve kterém pojistitel nebo pojišťovna zprostředkovatel, který je oprávněn k jeho přijetí, potvrdil příjem pojistného v hotovosti.

Pojistitel má právo na pojistné za pojistnou dobu, nebylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. Nastala-li pojistná událost, v důsledku které pojištění zaniklo, náleží pojistitelu pojistné do konce pojistného období, v němž pojistná událost nastala. Jednorázové pojistné náleží v takovém případě pojistiteli za celou dobu, na kterou bylo pojištění sjednáno. Upravit výši doposud placeného pojistného může pojistitel jen po dohodě s pojistníkem nebo za podmínek předem dohodnutých v pojistné smlouvě. Pojistitel je povinen: nově stanovenou výši pojistného sdělit pojistníkovi nejpozději ve lhůtě 2 měsíců před splatností pojistného za pojistné období, ve kterém se má výše pojistného změnit.

Pokud pojistník se změnou výše pojistného podle odst. 6. nesouhlasí, musí svůj nesouhlas uplatnit do 1 měsíce ode dne, kdy se o navrhované změně výše pojistného dozvěděl. V tomto případě pak pojištění zanikne uplynutím pojistného období, na které bylo pojistné zapláceno, nebylo-li dohodnuto jinak. Pojistitel je povinen ve sdělení o nově stanovené výši pojistného pojistníka na tento následek upozornit.

Pojistitel je oprávněn započíst proti pojistnému plnění dlužné částky pojistného a jiné splatné pohledávky z pojištění.

Dojde-li k zániku pojištění před uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno, má pojistitel právo na poměrnou část pojistného odpovídající délce trvání pojištění, pokud není v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.

10. Pokud je pojištění sjednáno na dobu kratší než jeden rok, nejméně však na 10 měsíců, může pojistitel účtovat plně roční pojistné.

Článek 6

Pojistná částka, pojistná hodnota

Pojistná částka vyjadřuje pojistnou hodnotu letadla a je nejvyšší hranicí plnění pojistitele. Pojistnou částku stanoví vždy na vlastní odpovědnost pojistník. Pojistná částka může být stanovena následovně:

- ve výši nové ceny letadla, tj. v takové částce, kterou by bylo nutno vynaložit v době a v místě uzavření pojistné smlouvy na znovupořízení stejného nebo srovnatelného nového letadla,
- pokud by letadlo nebylo nové, ve výši obvyklé ceny, tj. ceny, která by byla dosažena při prodeji stejného nebo srovnatelného letadla při obvyklém prodeji v tuzemsku v době uzavření pojistné smlouvy,
- pokud by stanovení obvyklé ceny nebylo pro jedinečnost letadla reálné a nebo se takovou cenu nepodařilo zjistit, ve výši ceny stanovené dohodou.

Článek 7

Podpojištění

- Je-li pojistná částka v době pojistné události nižší než pojistná hodnota pojištěné věci, snižuje pojistitel pojistné plnění v poměru, v jakém je výše pojistné částky ke skutečné výši pojištěné hodnoty pojištěné věci, nebylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
- Pokud je pojistná částka stanovena v souladu s článkem 6 odst. c) těchto pojistných podmínek, ustanovení odstavce 1. tohoto článku se neuplatní.

Článek 8

Pojistné plnění

- Pojistné plnění se poskytuje maximálně do výše sjednané pojistné částky. Pojistné plnění se hračí buď v penězích (bezhotovostní platbou), nebo úhradou nákladů na opravu pojištěné věci.
- V případě zničení nebo ztráty pojištěného letadla (tzv. totální škoda) poskytne pojistitel pojistné plnění ve výši nové ceny platné pro letadlo stejného druhu a kvality, pokud byla tato nová cena sjednána jako pojistná částka. Jestliže byla pro pojištěné letadlo sjednána pojistná částka ve výši ceny stanovené dohodou (článek 6 odst. c)), uhradí pojistitel v případě vzniku totální škody jako dohodnou cenu, jestliže při stanovení dohodnuté ceny nedošlo k přepojištění, tzn. že sjednaná pojistná částka převyšuje pojistnou hodnotu letadla.
- Jako totální škodu posoudí pojistitel i takové poškození letadla, při kterém by předpokladané náklady na jeho opravu přesáhly dohodnutou pojistnou částku nebo případ, kdy dojde k nenávratné ztrátě letadla. Nenávratnou ztrátou letadla se rozumí rovněž stav, kdy by náklady na jeho vypátrání, vyproštění a dopravu převyšily sjednanou pojistnou částku.
- V případě poškození letadla, které není totální škodou, poskytne pojistitel pojistné plnění ve formě úhrady nákladů na opravu letadla a v případě poškození nebo ztráty přístrojů, anebo částí letadla, poskytne pojistné plnění ve výši pojistné částky odpovídající ceně těchto přístrojů nebo částí letadla.
- Od pojistného plnění se odečítá:
 - částka sjednaná v pojistné smlouvě jako spoluúčast na každé pojistné události,
 - pojistitelem stanovená cena použitelných zbytků, pokud pojistitel neprovede jejich prodej a výtěžek z něho si neponechá.
- Pokud se pojistník zřekne toho, aby bylo letadlo znovu vyrobeno, poskytne pojistitel pojistné plnění na základě nejvýhodnější cenové kalkulace, bez daně z přidané hodnoty, maximálně rozdíl mezi novou cenou a dosažitelným výnosem ze prodeje poškozeného letadla.
- V případě totální škody pojistitelé vedle pojistného plnění uhradí účelné a prokazatelné vynaložené náklady na vypátrání, vyproštění a dopravu letadla do výše částky dohodnuté v pojistné smlouvě.
- V případě poškození letadla, které není totální škodou, pojistitelé uhradí:
 - prokazatelné vynaložené náklady na vypátrání, vyproštění, dopravu letadla a náklady na obstarání náhradních dílů, které budou vyměněny v souvislosti s pojistnou událostí do výše částky dohodnuté v pojistné smlouvě. Výšší náklady na vypátrání, vyproštění a dopravu poškozeného letadla mohou být uhrazeny, pokud je to v zájmu pojistitele a pokud v souladu s předpokladanými náklady na pořízení nového letadla nedosáhnou sjednané pojistné částky;
 - náklady na dopravu letadla z místa letecké nehody, která byla pojistnou událostí, do pojistitelu povolené opravy a zpět na pravidelné stanoviště;
 - náklady na materiál a náhradní díly;
 - mzdy pracovníků bez jakýchkoliv příplatků (např. za práci přesčas, za práci v sobotu a v neděli);
 - náklady na zkušební a přejímací lety.
- Výše uvedené položky uhradí pojistitel na základě předložení originálních faktur nebo obdobných dokladů. Faktury obsahující vyúčtování v jiné měně, než Kč se přepočítávají kurzem platným ke dni vystavení faktury. Pojistitel dále uhradí náklady jim pověřených expertů, jakož i náklady na sestavení jím vyžádaných návrhů na kalkulaci nákladů.

Článek 9

Splatnost pojistného plnění

- Pojistné plnění je splatné do 15 dnů po skončení šetření. Šetření je skončeno, jakmile pojistitel sdělí jeho výsledky oprávněné osobě. Pokud oprávněná osoba postoupí pojistné plnění jako pohledávku jinému nebo toto pojistné plnění zastaví nebo jinak zajistí

ve prospěch jiného před skončením šetření, není pojistitel tímto jednáním oprávněné osoby vázán.

2. Pojistitel je povinen ukončit šetření do 3 měsíců po tom, co mu byla pojištná událost oznámena. Tuto lhůtu lze dohodou prodloužit. Nemůže-li ukončit šetření ve lhůtě podle věty první, je pojistitel povinen sdělit osobě, které má vzniknout nebo vzniklo právo na pojistné plnění, důvody, pro které nelze šetření ukončit a poskytnout jí na její žádost přiměřenou zálohu. Lhůta uvedená v první větě neběží, je-li šetření znemožněno nebo zloženo z viny oprávněné osoby, pojistníka nebo pojištěného.

Článek 10 Základní povinnosti účastníků pojištění při uzavírání pojistné smlouvy

1. Pojistník a pojištěný jsou povinni pravdivě a úplně odpovědět na všechny písemné dotazy pojistitele týkající se sjednávajícího pojištění. To platí i v případě, že jde o změnu pojištění.
2. Stejnou povinnost jako v odst. 1. má pojistitel vůči pojistníkovi, resp. pojištěnému. Jmenem pojistitele může tuto povinnost plnit též zprostředkovatel.
3. V případě pojištění cizího rizika je pojistník povinen seznámit pojištěného s obsahem pojistné smlouvy týkající se pojištění jeho pojištného rizika.

Článek 11 Práva a povinnosti účastníků pojištění při změně nebo zániku pojištného rizika a při vzniku pojistné události

1. Pojistník, a v případě pojištění cizího pojištného rizika pojištěný, je povinen bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli změnu nebo zánik pojištného rizika.
2. Jestliže se v pojistné době pojištné riziko podstatně snížilo, je pojistitel povinen úměrně tomuto snížení snížit pojistné, a to s účinností ode dne, kdy se o snížení rizika dozvěděl.
3. Jestliže se v době trvání pojištění pojištné riziko podstatně zvýšilo tak, že pokud by v tomto rozsahu existovalo již při uzavírání pojistné smlouvy, pojistitel by smlouvu uzavřel za jiných podmínek, vzniká pojistiteli právo do 1 měsíce ode dne, kdy se dozvěděl o zvýšení pojištného rizika, navrhnout změnu podmínek pojistné smlouvy, resp. úměrně tomu zvýšit pojistné, a to s účinností ode dne, kdy se pojištné riziko zvýšilo nebo kdy se o změně dozvěděl. Pojistník je povinen se k tomuto návrhu vyjádřit do 1 měsíce ode dne jeho doručení, není-li v návrhu pojistitele stanovena lhůta delší.
4. Nesouhlasí-li pojistník s návrhem na změnu pojistné smlouvy nebo nevyjádří-li se k této změně ve lhůtě podle odstavce 3., má pojistitel právo pojistnou smlouvu vypovědět, a to ve lhůtě 2 měsíců ode dne, kdy obdržel nesouhlas pojistníka se změnou pojistné smlouvy, nebo ode dne, kdy uplynula lhůta pro vyjádření pojistníka podle odstavce 3. V takovém případě pojištění zanikne uplynutím 8 dnů ode dne doručení výpovědi pojistníkovi.
5. Jestliže se v době trvání pojištění pojištné riziko podstatně zvýšilo tak, že pokud by v tomto rozsahu existovalo již při uzavírání pojistné smlouvy, pojistitel by za těchto podmínek pojistnou smlouvu uzavřel, má právo pojistnou smlouvu vypovědět a to ve lhůtě 1 měsíce ode dne, kdy se dozvěděl o zvýšení pojištného rizika. V takovém případě pojištění zanikne uplynutím 8 dnů ode dne doručení výpovědi pojistníkovi.
6. Jestliže pojistitel ve stanovené lhůtě pojistnou smlouvu nevypověděl, ani nepředložil návrh na její změnu, trvá pojištění za dosavadních podmínek.
7. Pojistník je povinen vždy dbět, aby pojistná událost nenastala, a provádět přiměřená opatření k jejímu odvrácení.
8. Pojistník je povinen bez zbytečného odkladu pojistiteli písemně oznámit, že nastala pojištná událost, podat převyšující vysvětlení o vzniku a rozsahu následků této události, vyčíslit nároky na plnění, předložit doklady potřebné ke zjištění okolností rozhodných pro posouzení nároku na plnění a jeho výše, umožnit potřebná šetření a postupovat způsobem ohodnotným v pojistné smlouvě nebo stanoveným v těchto pojistných podmínkách. Není-li pojistník zároveň pojištěným, má tuto povinnost pojištěný nebo oprávněná osoba. První hlášení vzniku pojistné události musí dále obsahovat: typ a značku letadla, čas, místo a předpokládanou příčinu pojistné události, hrubý rozsah vzniklé škody, telefonické a faxové spojení osob zodpovědných za poškozené letadlo.
9. Pojistitel je povinen po oznámení pojistné události, se kterou je spojen požadavek na plnění z pojištění, bez zbytečného odkladu zahájit šetření: nutné ke zjištění rozsahu jeho povinnosti plnit.
10. Pokud by byl náklad šetření podle odstavce 8. vynaložen pojistitelem, vyvolán nebo zvýšen porušením povinnosti oprávněných osob nebo pojistníka, má pojistitel právo požadovat na tom, kdo povinnosť porušil, přiměřenou náhradu.
11. Oprávněná osoba, pojištěný nebo osoba, která vynaložila zachraňovací náklady, je povinná postupovat tak, aby pojistitel mohl vůči jinému uplatnit právo na náhradu škody nebo jiné obdobné právo, které mu v souvislosti s pojištnou událostí vzniklo.
12. Vzdala-li se oprávněná osoba, pojištěný nebo osoba, která vynaložila zachraňovací náklady, svého práva na náhradu škody nebo jiného obdobného práva nebo toto právo výslovně uplatnila anebo jinak zmánila přechod svých nároků na pojistitele, má pojistitel právo pojistné plnění snížit až do výše částek, které by jinak mohl získat, neslanovit zákon jinak.
13. Projeví-li se následky jednání uvedeného v odstavci 11. až po výplatě pojistného plnění, má pojistitel právo na vrácení vyplaceného pojistného plnění až do výše částek, které by jinak mohl získat.
14. Pokud pojistník nebo oprávněná osoba zjistí po pojistné události nebo výplatě pojistného plnění, že bylo nalezeno ztracené nebo odcizené letadlo, kterého se pojištná událost týká, je povinen tuto skutečnost bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli; na pojistitele vlastnictví nalezenceho letadla nepřechází. V případě, že již obdržel pojistné plnění, je pojištěný povinen vrátit poskytnuté plnění snížené o přiměřené náklady na opravu poškození vzniklého na letadle v době jeho pohřešování nebo vrátit částku odpovídající hodnotě zbytku, pokud bylo letadlo v uvedené době zničeno.

Článek 12

Další povinnosti účastníků pojištění v případě pojistné události

1. Odsazení poškozeného letadla 7 miska pojistné události je pojistník oprávněn provést pouze v naléhavém případě, když tvoří překážku dopravě nebo když bezprostředně hrozí zvětšení škody vlivem špatných povětrnostních podmínek. V takovém případě je pojistník povinen pořádit fotografickou dokumentaci letadla v poloze, v níž se letadlo bezprostředně po pojistné události nachází, a tuto fotodokumentaci číst pojistiteli k dispozici.
2. Pojistník je povinen umožnit pojistiteli nebo osobám jím pověřeným veškerá šetření potřebná pro posouzení nároku na pojistné plnění a jeho výši a předložit k tomu potřebné podklady a informace. Zejména je povinen říditi se pokyny pojistitele a jím pověřeného experta, pokud se týká dalšího postupu zpřístupnění pojištěného letadla a odebrání jeho části za účelem přezkoumání. Jestliže vyšetřování, ověřování a oprava letadla provádějí třetí osoby (úřední nebo soukromé), je pojistitel oprávněn získávat od nich veškeré informace sloužící k vyřízení pojistné události a pojistník je povinen tyto osoby o tomto právu pojistitele poučit.
3. Pojistitel nebo jím pověřený expert rozhodne o uvolnění pojištěného letadla k opravě a rovněž o místě, kde bude oprava realizována. Vlastní pokyn k zahájení opravy vydá pojistník nebo jiná oprávněná osoba. Pokyn pojistitele k uvolnění letadla k provedení opravy neznamená uznání nároků na pojistné plnění.
4. Pojistník je povinen neprodleně oznámit policii vznik pojistné události, která nastala za okolností nasvědčujících spáchání trestného činu. V případě krádeže letadla je povinen navíc předložit seznam věcí, které jsou spolu s letadlem postrádaný, s uvedením typu, výrobního čísla a roku výroby. V případě zahájení správního nebo soudního řízení v souvislosti s pojištnou událostí je pojistník povinen o této skutečnosti neprodleně informovat pojistitele i v případě, kdy již byl vznik pojistné události ohlášen.
5. Pojistník je povinen učinit taková opatření, která povedou ke zmírnění následků škody, která již nastala, a podle možnosti si k tomu vyžádat pokyny pojistitele a postupovat v souladu s nimi.
6. Pojistník může disponovat poškozeným letadlem nebo jeho díly až do konečného rozhodnutí jen se souhlasem pojistitele. Pojistitel je oprávněn, nikoliv však povinen, nakládat s použitelnými díly na vlastní účet. V takovém případě předloží pojistník na žádost pojistitele k dispozici letadlo nebo jeho díly včetně potřebných dokladů a prohlášení k převzetí vlastnictví, resp. k provedení tohoto úkonu zmocní pojistitele.

Článek 13

Následky porušení povinnosti

1. Porušil-li při sjednávání pojištění nebo při změně pojistné smlouvy pojistník nebo pojištěný některou z povinností uvedených v zákoně, v těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě a bylo-li v důsledku toho stanoveno nižší pojistné, může pojistitel pojistné plnění přiměřeně snížit.
2. Pokud mělo porušení povinností uvedených v zákoně, v těchto pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě podstatný vliv na vznik pojistné události, její průběh nebo zvětšení rozsahu, jejich následků anebo na zjištění nebo určení výše pojištěného plnění anebo zanožnění předložení důkazů o tom, že ke vzniku škody došlo pojištnou událostí ve smyslu těchto pojistných podmínek, může pojistitel pojistné plnění snížit úměrně tomu, jaký vliv mělo toto porušení na rozsah povinnosti plnit.
3. Ke snížení pojištěného plnění podle odstavce 2. přistoupí pojistitel vždy, pokud byl vznik a rozsah pojistné události způsoben hrubou nedbalostí pojistníka, pojištěného, oprávněné osoby nebo jejich zástupců.
4. V případě že nebyla splněna povinnost oznámit zvýšení pojištěného rizika a pojistitel na základě svého zjištění pojistnou smlouvu vypověděl, náleží mu pojistné až do konce pojištného období, ve kterém došlo k zániku pojištění. Jednorázové pojistné náleží pojistiteli v tomto případě celé.
5. Byla-li škoda způsobena pod vlivem alkoholu nebo zneužitím léků či omamných prostředků, je pojistitel oprávněn plnění z pojistné smlouvy přiměřeně snížit.

Článek 14

Přechod práva na náhradu škody

Jestliže pojistník má proti jinému právo na náhradu škody způsobené pojištnou událostí, přechází jeho právo na pojistitele, a to až do výše plnění, které mu pojistitel poskytne. Pojistník je v takovém případě povinen poskytnout potřebnou součinnost, zejména na požádání uplatnit nárok soudní cestou vlastním jménem.

Článek 15

Zachraňovací náklady

1. Pojistitel uhradí účelné vynaložené náklady, které pojistník vynaložil:
 - a) na odvrácení vzniku bezprostředně hrozící pojistné události,
 - b) na zmírnění následků již nastalé pojistné události,
 - c) z hygienických, ekologických či bezpečnostních důvodů při odklizení poškozeného pojištěného letadla nebo jeho zbytků.
2. Výše náhrady zachraňovacích nákladů s výjimkou nákladů, které byly vynaloženy na zachránku života a zdraví osob, jsou omezeny na maximálně 13% naposledy sjednané částky pro pojištění letadla, maximálně však částkou 30 000,- Kč není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.
3. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na škodné události, jejichž příčinou byly okolnosti uvedené v článku 2 těchto pojistných podmínek.

Článek 16

Přerušování pojištění

1. Ustanovení zákona, které stanoví přerušování soukromého pojištění, pokud nebylo pojistné zaplacené do 2 měsíců ode dne jeho splatnosti, se pro toto pojištění nepoužije.
2. V pojistné smlouvě lze dohodnout podmínky, za kterých bude pojištění přerušeno.

Článek 17 Doručování

- Pro účely tohoto pojištění se zásilkou rozumí každá písemnost nebo peněžní částka, kterou zasílá pojišťitel pojištníkově a oprávněným osobám a pojištník nebo oprávněné osoby pojišťiteli. Pojištníkovi zasílá pojišťitel zásilku na jeho poslední známou adresu a oprávněným osobám na tu adresu, kterou písemně pojišťiteli sdělili. Pojištník je povinen pojišťiteli sdělit každou změnu adresy pro doručování zásilek. Peněžní částky mohou být zasílány pojišťitelem na účet, který pojištník nebo oprávněné osoby pojišťiteli sdělili. Pojištník a oprávněné osoby zasílají písemnosti do sídla pojišťitele a peněžní částky na účty pojišťitele, které jim sdělil. Zasílání zásilek se provádí prostřednictvím držitele poštovní licence, ale lze je doručovat i osobně. Peněžní částky lze zasílat prostřednictvím peněžních ústavů.
- Písemnost určená pojišťiteli je doručena dnem, kdy pojišťitel potvrdí její převzetí. Totéž platí, pokud byla písemnost předána prostřednictvím pojišťovacího zprostředkovatele. Peněžní částka určená pojišťiteli je doručena dnem připsání této částky na jeho účet nebo dnem, kdy bylo její přijetí v hotovosti pojišťitelem potvrzeno.
- Písemnost pojišťitele určená pojištníkovi nebo oprávněné osobě (dále jen „adresát“) se považuje za doručenu dnem jejího převzetí adresátem nebo dnem, kdy adresát převzetí písemnosti odepřel. Nebyl-li adresát zastižen, je písemnost uložena u držitele poštovní licence, který adresáta vyzve, aby si ji vyzvedl. Písemnost se považuje za doručenu dnem, kdy byla uložena, i když se adresát o jejím uložení nedozvěděl nebo dnem, kdy byla vrácena pojišťiteli jako nedoručitelná pro změnu adresy, kterou adresát pojišťiteli neoznámil; to neplatí, pokud adresát prokáže, že nemohl vyzvednout zásilku nebo oznámit pojišťiteli změnu adresy z důvodu hospitalizace, lékařského pobytu, pobytu v cizině nebo z jiných závažných důvodů. Peněžní částka určená adresátovi při bezhotovostním placení je doručena dnem jejího připsání na účet adresáta a při platbě prostřednictvím držitele poštovní licence, jejím předáním držiteli poštovní licence.
- Doručování podle odstavců 2. a 3. se týká zásilek zasílaných na dodejku nebo formou dodání do vlastních rukou adresáta. Písemnost zasílaná prostřednictvím držitele poštovní licence obyčejnou zásilkou nebo doporučeným psaním se považuje za doručenu jen tehdy, prokáže-li její doručení odesílatel nebo potvrdí-li toto doručení ten, komu byla určena.
- Zasílání písemnosti prováděné telegraficky, dálnopisem (faxem) nebo elektronickými prostředky s účinky doručení podle odstavce 2. a první věty odstavce 3. je možné buď na základě dohody účastníků pojištění o způsobu zasílání písemností a potvrzování jejich přijetí, anebo pokud doručení adresát nepochybným způsobem potvrdí (např. elektronickým podpisem).

Článek 18 Expertní posouzení sporného nároku

- V případě pochybnosti o výši pojistného plnění (přičemž základ nároku byl uznán) se mohou účastníci pojištění dohodnout na určení výše pojistného plnění prostřednictvím expertního posouzení sporného nároku (dále jen „expertiza“), aby předešli případnému soudnímu sporu.
- Provedení expertizy je formou šetření ve smyslu čl. 9 odst. 2. a spočívá v posouzení sporného nároku jedním nebo více experty tak, že účastníci pojištění
 - a) se písemně dohodnou na jednom expertovi nebo
 - b) určí každý svého experta s tím, že úkolem těchto expertů bude vypracovat společné stanovisko ke spornému nároku a pokud se na takovém společném stanovisku neshodnou, bude jejich povinností určit neprodleně, nejpozději do jednoho měsíce rozhodujícího experta (odst. 4.).
- Expert (rozhodující expert) nesmí mít k žádnému z účastníků pojištění obchodní, pracovní – právní ani příbuzenský vztah; pokud by tato podmínka nebyla splněna a účastník pojištění její nesplnění namítne, není stanovisko (včetně společného stanoviska vypracovaného experty určenými podle odst. 2. písm. b) takového experta (rozhodujícího experta) ve smyslu odst. 5. závazné.
- Rozhodující expert posoudí sporný nárok buď sám, nebo společně s experty, kteří jej určí a vydá stanovisko, které je pro posouzení sporného nároku rozhodující.
- Výsledek expertizy je pro účastníky pojištění závazný.
- Náklady na experta určeného podle odst. 2. písm. a) a na rozhodujícího experta hradí účastníci pojištění rovným dílem a náklady na experta určeného účastníky pojištění podle odst. 2. písm. b) si hradí každý z účastníků pojištění sám.

- Pro provedení expertizy platí lhůta uvedená v čl. 9 odst. 2, pokud tuto lhůtu účastníci pojištění dohodou neprodlouží; pokud expertiza není skončena ve lhůtě uvedené v citovaném článku nebo v prodloužené lhůtě, šetření podle tohoto článku končí, jestliže všichni účastníci pojištění nebudou výslovně trvat na jeho dalším pokračování; šetření končí též v případě, pokud experti neurčí rozhodujícího experta, nastanou-li podmínky uvedené v odst. 2. písm. b).
- Práva a povinnosti účastníků pojištění upravená právními předpisy nejsou ustanovením tohoto článku dotčena.

Článek 19 Vymezení pojmů

Pro účely pojištění sjednaného podle těchto pojistných podmínek se rozumí:

- Pojišťitelem je Allianz pojišťovna, a. s. se sídlem v Praze 2, Římská 103/12, Česká republika, IČ 47115971, která je oprávněna provozovat pojišťovací činnost podle zvláštního zákona.
- Pojištníkem je osoba, která s pojišťitelem uzavírá pojistnou smlouvu a která je podle této smlouvy povinna platit pojistné. Pokud je pojištník současně pojištěným, vztahují se na něj práva a povinnosti stanovená v těchto pojistných podmínkách pro pojištěného.
- Pojištěným je osoba, na jejíž věc nebo jiný majetek (ve smyslu těchto pojistných podmínek – na letadla, náhradní díly nebo dodatečně vybavení letadla) se pojištění vztahuje. Pokud není v těchto pojistných podmínkách určeno jinak, platí práva a povinnosti stanovená pro pojištníka také pro pojištěného.
- Oprávněnou osobou je osoba, které v důsledku pojistné události vznikne právo na pojistné plnění (pojištěný, vlastník pojištěné věci).
- Pojistnou dobou je doba, na kterou bylo pojištění sjednáno.
- Pojistné je úplata za pojištění, kterou je povinen pojišťitel hradit pojištník.
- Běžné pojistné je pojistné stanovené za pojistné období (měsíční, čtvrtletní, pololetní, roční).
- Pojistné období je časové období dohodnuté v pojistné smlouvě, za které se platí pojistné; základním pojistným obdobím v tomto pojištění je roční pojistné období.
- Jednorázové pojistné je pojistné stanovené na celou dobu, na kterou bylo pojištění sjednáno.
- Pojistné nebezpečí je možná příčina vzniku pojistné události.
- Pojistné riziko je míra pravděpodobnosti vzniku pojistné události vyvolané pojistným nebezpečím.
- Pojištění cizího pojistného rizika je pojištění, které uzavírá pojištník na pojistné riziko pojištěného, který je odlišnou osobou od pojištníka.
- Pojišťovacím zprostředkovatelem je fyzická nebo právnická osoba, která provádí odbornou činnost směřující k uzavírání pojistných smluv a k provádění dalších činností s tím souvisejících. Postavení pojišťovacích zprostředkovatelů, jejich práva a povinnosti upravuje zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí.
- Letadlem se pro účely těchto pojistných podmínek rozumí zařízení schopné vyvolávat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.
- Letadlem se pro účely těchto pojistných podmínek rozumí způsob a účel využití letadla pro letecké činnosti odpovídající jeho typu a parametrům.
- Hrubou nedbalostí se rozumí takové zanedbání nutné opatrnosti a obezřetnosti, porušení právních předpisů nebo předpisů vydaných na základě nich anebo smluvně převzatých povinností, jehož důsledkem byl vznik škody nebo zvětvění jejích následků (závažné porušení předpisů o leteckém provozu, činnost pod vlivem alkoholu nebo návykových látek apod.); hrubou nedbalostí je vždy takové jednání pojištěného, které bylo příčinou vzniku škodní události a pro které byl pojištěný pravomocně odsouzen pro nedbalostní trestný čin.

Článek 20 Závěrečná ustanovení

- Pojištění sjednané na základě pojistné smlouvy, jejíž součástí jsou tyto pojistné podmínky, se řídí právním řádem České republiky a pro řešení sporů vzniklých při tomto pojištění jsou příslušné soudy České republiky. Toto platí rovněž pro pojistná rizika v zahraničí, pokud právní předpis státu, kde je pojistné riziko umístěno, nestanoví použití svých předpisů.
- Tyto pojistné podmínky nabývají platnosti dne 1. 1. 2005.

Allianz pojišťovna, a.s.

generální ředitelství
úsek firemních zákazníků

Ke Štvanici 656/3, 180 00 Praha 8
tel: 224 405 111, fax: 242 455 314



L-3/Předběžné hlášení škody vzniklé na vzdušném dopravním prostředku nebo jeho provozem

V případě vzniku pojistné události je pojištěný povinen:

- přijmout taková opatření, aby rozsah škod byl co nejmenší,
- zajistit vyšetření a dokumentaci škody (policie, vyšetřovací komise, fotografie, zkouška na alkohol apod.),
- o vzniklé škodě bezodkladně informovat pojistitele (Allianz pojišťovnu, a.s.),
- bez souhlasu pojistitele neměnit stav způsobený nehodou (s výjimkou převozu VDP nebo jeho zbytků na chráněné místo), toto neplatí pro škody způsobené provozem VDP.

Číslo pojistné smlouvy:
Pojištěný: (jméno, adresa, telefon, fax, IČO, DIČ)/
Poškozený: (jméno, adresa, telefon, fax)
Pojistná událost: (poškození, zničení, odcizení, stručný popis a rozsah pojistné události)
Místo, datum, čas pojistné události:
Typ a imatrikulační značka VDP:
Účel letu:
Vyšetřuje policie: (adresa oddělení policie)
Přibližný odhad výše škod:
Posádka: (jména a příjmení, rodná čísla, funkce v posádce)
Událost hlásí: (jméno, funkce, adresa, telefon, fax)

Pozn.: v případě nedostatku místa uveďte laskavě potřebné údaje na zvláštní list papíru

Toto předběžné hlášení škody zašlete faxem na č. 242 455 314 p. Mottl tel.224 405 675.
Zaslání tohoto předběžného hlášení nezavazuje pojištěného povinnosti podat pojistiteli úplnou zprávu o škodě, jejích příčinách, průběhu a následcích, stejně tak nezavazuje pojištěného povinnosti vzniklou škodu doložit příslušnými doklady.

Allianz pojišťovna, a.s.

Poptávka č. / Inquiry No.

vyplní pojistitel / fill the insurer

DOTAZNÍK PRO POJIŠTĚNÍ LETADEL / AVIATION INSURANCE

IDENTIFIKACE POJIŠTĚNÉHO / DETAILS OF INSURED					
Jméno nebo název firmy (obchodní jméno): Name (Commercial Name):					
Adresa: Address:				PSC: Postcode:	
IČ/RČ: Identification No.:					
Pojištění vyřizuje (jméno a pozice): Contact Person (name + position):					
Tel.: Phone:		Fax:			
Mobil:		E-mail:			
Provozovatel / Majitel letadla (nehodící se škrtněte): Operator / owner of aircraft (please tick off):					
Adresa: Address:				IČ/RČ: Identification No.:	
Škodní průběh majitele a/nebo provozovatele za posledních 5 let: Loss record owner and/or operator for last 5 years:					
IDENTIFIKACE LETADLA / DETAILS OF AIRCRAFT					
Poznávací zn.: Registration:		Typové označení letadla: Type of Aircraft:			
Výrobce letadla: Producer:		Výrobní č.: Production No.:			
Rok výroby: Year of production:		Maximální vzletová hmotnost (v kg): MTOM (kg):			
Předpokládaný roční nálet let. hodin: Estimated annual utilisation:		Celkový počet sedadel / z toho sedadla pro piloty: No. of seats total / therefrom pilot seats:			
Teritoriální rozsah krytí: Territorial Scope of Cover :					
Kde je letadlo umístěno (dom. letiště)? Where is the aircraft located?		Je letadlo hangárováno? Is the aircraft hangared?			
Škodní průběh letadla za posledních 5 let: Loss record aircraft for last 5 years:					
- (prosíme uvést počet pojistných událostí a kumulativní částku pojistného plnění) - (please specify: No. of losses, total amount of paid loss)					
Plánované využití letadla (nehodící se škrtněte): Use of aircraft (please tick off):		rekreační a sportovní létání; výcvik; přeškolení výcvik na typ; vyhlídkové lety; sport; training; retraining on type; sight-seeing flights;			
letecké práce bez zemědělské činnosti; zemědělská činnost; letecká činnost pro vlastní potřebu; obchodní letecká doprava; zalétávání stroje; aerial works without agricultural; agricultural works; private flights; commercial air transport; industrial aid; tests flights;					
přeprava osob nebo nákladu za úplatu; jiné - uveďte: passenger or cargo transport; others - please add if necessary:					
PILOTI / PILOTS					
Letadlo je užíváno: <input type="checkbox"/> Jmenovaní piloti (prosíme o vyplnění kvalifikace pilotů) / Named pilot (please fill in Pilot's qualification)					
Aircraft used by: <input type="checkbox"/> Piloti nejsou jmenováni/nelze jmenovat / Non-named pilot (open pilot clause)					
Jména pilotů a datum narození Pilot's name and date of birth	Licence Ratings/licences	Nálety v hodinách / Hours Celkem / Total		Za rok / Per year	Na typu / On type
1.					Bezeskladní průběh od Claims-free since
2.					
3.					
4.					
5.					
Údržba letadla: Aircraft Service:					

Prosíme zaslat na fax. č. 242 455 506 / Please send to Fax No. + 420 242 455 506

Allianz pojišťovna, a.s.
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8, Česká republika

Tel.: 224 405 111
Fax: 242 455 555

kliment@allianz.cz
www.allianz.cz

IČ: 47 11 59 71
obch. rejstřík u Měst. soudu v Praze,
oddíl B, vložka 1815

POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI (EU 785/2004) / AVIATION THIRD PARTY LEGAL LIABILITY INSURANCE						
Pojistné období Policy Period	Od: From:		Do: Till:			
A) Pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám nacházejícím se mimo letadlo / Third Party Legal Liability Insurance						
Pojistná částka: Sum Insured:		Měna: Currency:				
B) Pojištění sedadel pro přepravu osob jiných než posádka / Passenger Legal Liability Insurance						
Počet pojišťovaných sedadel: No. of insured passenger seats:						
Sedadla jsou využívána (nehodí se škrtněte): Use of passenger seats (please tick off):		soukromě non-commercial		komerčně commercial		
Pojistná částka: Sum Insured:		Měna: Currency:				
C) Pojištění odpovědnosti rozšířené o válečná rizika / War risks						
Pojistná částka: Sum Insured:		Měna: Currency:				
HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ / AVIATION HULL ALL RISKS INSURANCE						
Pojistné období Policy Period	Od: From:		Do: Till:			
Pojistná částka: Sum Insured:		Měna: Currency:				
Spoluúčast: Deductible:	(prosíme zaškrtněte požadovanou sumu odpovídajícího druhu letadla) (please cross relevant deductible as per the aircraft type)					
20 000 CZK	30 000 CZK	50 000 CZK	70 000 CZK	100 000 CZK	150 000 CZK	200 000 CZK
DODATEČNÉ INFORMACE / ADDITIONAL INFORMATION						
Současný pojistitel Current insurer	Odpovědnost: Liability:		Havarijní pojištění: Hull:			
PROHLÁŠENÍ / DECLARATION						
<p>Potvrzuji tímto, že pojišťované letadlo je v době sjednání pojištění v nepoškozeném stavu a v souladu s letovou a provozní dokumentací. Současně prohlašuji, že veškeré údaje jsem zodpověděl(a) pravdivě a úplně. Beru na vědomí, že prokáže-li se nepravdivost či neúplnost některých údajů v tomto dotazníku, může to mít vliv na výši poskytnuté pojistné náhrady v případě pojistné události. Dále jsem povinen(na) bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli veškeré změny v datech uvedených v tomto dotazníku.</p> <p>We hereby confirm that the insured aircraft is in undamaged condition at the time of insurance and in compliance with the air and operational documentation. Alongside we declare that all data mentioned in that questionnaire are literal and full. We take into account the fact that if the information stated in that questionnaire is not true, the possible indemnification could be adjusted accordingly.</p> <p>Pojistitel si vyhrazuje právo na dodání doplňujících informací v případě potřeby. Insurer retain the right to require the additional information if necessary.</p>						
<p>V / In..... dne / on.....</p> <p>..... razítko a podpis / signature and stamp</p>						
<p>Příloha / Enclosure:</p> <ul style="list-style-type: none"> * kopii výpisu z obchodního rejstříku, živnostenského listu nebo koncesní listiny v případě právnické osoby copy of Statement from the Register of Companies, copy of the Trade Certificate or copy of Licence deed * kopii stanov aeroklubu a doklad o oprávnění osoby podepisovat v případě občanského sdružení copy of Constitution of the Association * osvědčení o letové způsobilosti nebo technický průkaz Certificate of Airworthiness or Technical Certificate * potvrzení o bezeškodním průběhu certificate of Claimsfree record 						
Žádám(e) o Request for	(zaškrtněte) (tick off)	NABÍDKU OFFER	<input type="checkbox"/>	SMLOUVU POLICY	<input type="checkbox"/>	

Prosíme zaslat na fax. č. 242 455 506 / Please send to Fax No. +420 242 455 506

Allianz pojišťovna, a.s.
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8, Česká republika

Tel.: 224 405 111
Fax: 242 455 555

klent@allianz.cz
www.allianz.cz

IČ: 47 11 59 71
obch. rejstřík u Měst. soudu v Praze,
oddíl B, vložka 1815



ČESKÁ POJIŠŤOVNA

VŠEOBECNÉ POJISTNÉ PODMÍNKY PRO POJIŠTĚNÍ LETADEL V MEZINÁRODNÍM STYKU

schválené Ministerstvem financí ČR pod č. j. 323/58987/1993

Část první

ROZSAH POJIŠTĚNÍ

Článek 1

Obsah pojištění

1. Česká pojišťovna, a. s., (dále jen pojistitel), poskytne náhradu za škody vzniklé na pojištěných letadlech a jejich příslušenství, a to při letu, rolování nebo na zemi jejich ztrátou, zničením nebo poškozením a za škody způsobené jimi přitom třetím osobám, pokud je za ně pojištěný podle zákonných předpisů odpovědný, jestliže takové škody byly způsobeny pojištěným nebezpečím za trvání pojištění.

2. Bylo-li příčinou hrozící nebo vzniklé škody některé z pojištěných nebezpečí, uhradí pojistitel i náklady na nutná a účelná opatření k tomu, aby škoda byla odvrácena nebo aby byla co nejmenší, a to včetně nákladů a výdajů spojených se soudní nebo mimosoudní obranou proti nárokům uplatněným vůči pojištěnému z pojištěného nebezpečí třetí osobou, popř. i náklady na obhajobu v trestním řízení, přičemž náklady odvolání jen dal-li k němu pojistitel souhlas.

Poskytuje-li pojistitel náhradu za vzniklou škodu, uhradí také nutné a účelné náklady na její vyšetření s výjimkou výdajů za osobní účast nebo činnost pojištěného nebo jeho zástupce. Všechny v tomto ustanovení zmíněné náklady hradí pojistitel i nad pojistnou částku.

Článek 2

Škody na letadle

1. Pojistitel poskytne náhradu za věcné škody, které byly na letadle a jeho příslušenství přímo způsobeny nehodou, neodvratitelnou událostí nebo odcizením nebo v souvislosti s ním.

2. Za ztracené se považuje i letadlo, které je nezvěstné a nedošly o něm zprávy do 21 dnů po započetí letu. V takovém případě se má za to, že ke ztrátě došlo některým z pojištěných nebezpečí uvedených v odst. 1.

3. Došlo-li k nouzovému přistání letadla, hradí pojistitel až do výše 10 % pojistné částky pro letadlo a příslušenství také nutné a přiměřené náklady jeho zabezpečení po přistání, a to i když nedojde k pojištěné škodě.

4. Pojistitel nahradí také náklady na odklizení trosk letadla a jeho příslušenství, jež vznikly z pojistné události, a to - pokud není ujednáno jinak - až do výše 5 % pojistné částky sjednané pro letadlo a jeho příslušenství (čl. 5 odst. 1).

5. Pojistitel však **nehradí**:

- a) škody úmyslně způsobené pojištěným, jeho pracovníky nebo jinými osobami užitými v provozu letadla,
- b) škody způsobené osobami užitými v provozu, jestliže tyto nesplňovaly požadavky pro obsluhu a řízení letadla, ledaže šlo o osoby, které k tomu nebyly pojištěným určeny,
- c) škody vzniklé za letu mimo území určené zeměpisnými hranicemi v pojistné smlouvě nebo způsobené použitím jiných než úředně povolených ploch ke startu a přistání s výjimkou nouzových přistání, jakož i škody vzniklé přímo i nepřímým, že letadlo bylo ponecháno bez obvyklých opatření zabezpečujících je proti působení povětrnostních vlivů a živelních i jiných nahodilých událostí či zásahů třetích osob, ledaže ke škodám došlo bez vědomí a souhlasu pojištěného či v důsledku nehody nebo neodvratitelné události,
- d) škody vzniklé přímo nebo nepřímým, že letadlo bylo použito k jiným účelům, než jak jsou stanoveny v pojistné smlouvě, zejména k závodům, akrobacii, pokusům, osevu, hnojení, rozprašování, lovu a přepravě nebezpečného nebo neobvyklého

nákladu, ledaže se tak stalo bez vědomí a souhlasu pojištěného,

- e) škody přímo i nepřímo způsobené válečnými událostmi, zásahy státní nebo podobné moci a politickými nebo sociálními nepokoji, zejména pak vyhlášenou i nevyhlášenou válkou, zabavením, zestátněním, revolucí, sročením či stávkou; rovněž nehradí škody způsobené násilnými činy jednotlivců v souvislosti s únosem letadla (hijacking) nebo tomu podobným jednáním,
- f) škody způsobené postupným opotřebením, skrytou nebo konstrukční vadou a provozními poruchami letadla nebo jeho příslušenství, zejména lomem, mechanickým prasknutím a elektrickým zkratem, s výjimkou škod požárem, výbuchem nebo nárazem letadla na vnější předmět,
- g) škody vzniklé na letadle nebo jeho příslušenství působením atomové energie nebo radioaktivního záření.

Článek 3

Škody z odpovědnosti

1. Pojistitel uhradí pojištěnému všechny částky, které je povinen podle zákonných předpisů pro svou odpovědnost nahradit třetím osobám za škody, které byly způsobeny letadly na životech, zdraví nebo věcech takových třetích osob.

2. Pokud je k tomu pojištěný povinen podle zákonných předpisů, nahradí pojistitel v rámci limitů sjednaných pro škody z odpovědnosti (čl. 5 odst. 3) i náklady za odstranění sutin a trosk způsobených pádem nebo zásahem letadla, na věcech mimo letadlo a jeho příslušenství, jakož i na odstranění poškození pozemků nebo jejich znečištění, avšak s vyloučením následků působení radioaktivních látek.

3. Pojistitel však nehradí škody vzniklé v důsledku

- a) působení hluku, chvění, kmitání nebo zvukové vlny nastalé překročením zvukové bariéry,
- b) znečištění nebo zamoření prostředí plyny nebo palivem,
- c) působení elektrických nebo elektromagnetických poruch, ledaže by vznikly jako důsledek havárie nebo srážky letadla.

Na důsledky těchto událostí a) až c) se nevztahuje také povinnost pojistitele hradit náklady soudní nebo mimo soudní obrany podle čl. 1 odst. 2.

4. Pojištění uvedené v odst. 1 a v čl. 1 odst. 2 se vztahuje i na odpovědnost pilota uvedeného v pojistce a nároky proti němu uplatněné z týchž důvodů. Úhrnné pojistné plnění z důvodů odpovědnosti pojištěného i pi-

lota nesmí překročit pojistnou částku stanovenou pro jednu nehodu v pojistné smlouvě a náhrada za nároky proti pilotovi může být poskytnuta, jen pokud pojistná částka nebyla vyčerpána náhradou za nároky uplatněné proti pojištěnému.

5. Pojištěním zákonné odpovědnosti nejsou kryty nároky ze škod, způsobených pojištěnému, jeho zástupcům a zaměstnancům nebo osobám užitým v provozu při výkonu jejich pracovních povinností ani nároky členů leteckých posádek, pracujících v letadlech nebo v jejich blízkosti a nároky cestujících za škody vzniklé za letu nebo při nastupování do letadla či vystupování z něho. Pojištěním nejsou kryty ani nároky ze škod na věcech, které byly pojištěnému svěřeny k smluvnému účelu, zejména k přepravě v letadle.

Článek 4

Počátek a konec pojištění

Pojištění počíná a končí okamžikem, sjednaným v pojistné smlouvě a platí v této době, ať bylo letadlo v pohybu nebo v klidu.

Článek 5

Pojistná hodnota a pojistná částka

1. Pojistnou hodnotou se rozumí pevná částka sjednaná pro letadlo a jeho příslušenství v pojistné smlouvě (taxa).

2. Takto sjednaná částka platí za pojistnou částku, do které je pojistitel povinen nejvýše plnit.

3. Pro pojištění nároků ze zákonné odpovědnosti se stanoví pojistná částka v pojistné smlouvě zvlášť.

Část druhá

POJISTNÁ SMLOUVA

Článek 6

Písemná forma projevů

Pokud v těchto podmínkách není stanoveno jinak nebo ve smlouvě jinak dohodnuto, je k uzavření pojistné smlouvy i k účinnosti jiných projevů smluvních stran a ostatních osob oprávněných z pojistné smlouvy zapotřebí písemné formy.

Článek 7

Vícenásobné pojištění

1. Je-li táž věc pojištěna pro stejný případ u více pojistitelů a převyšuje-li úhrn pojistných částek pojist-

nou hodnotu věci nebo převyšuje-li úhm částek, které by z uzavřených pojistných smluv z téže události pojištěný byli povinni plnit (vícenásobné pojištění), je každý z pojištěných povinen poskytnout plnění do výše hodnoty věci nebo dohodnuté pojistné částky pouze v poměru částky, kterou by byl pojištěný povinen plnit podle své smlouvy, k částkám, které by byli povinni plnit všichni pojištění.

2. Pokud je věc pojištěna pro tutéž dobu zároveň jiným pojištěním proti jednotlivým zvláštním nebezpečím, poskytne pojištěný plnění z pojistné události způsobené takovým zvláštním nebezpečím – má-li vůbec povinnost škodu nahradit – pokud pojištěný nemohl dosáhnout plnění z pojištění pro případ takového zvláštního nebezpečí.

Část třetí

POJISTNÁ UDÁLOST

Článek 8

Povinnosti pojištěného vztahující se k pojistné události

1. Pojištěný je povinen dodržovat veškeré předpisy, týkající se způsobilosti letadla a jeho provozu, dbát na to, aby tyto předpisy byly dodržovány i jeho zmocněnci, zástupci a pracovníky, jakož i zabezpečit, aby letadlo bylo plně způsobilé na začátku každého letu.

2. Na žádost pojištěného je také povinen předložit mu k nahlédnutí palubní deník letadla a jiné záznamy, které má podle předpisu vést, jakož i zprávu a doklady o úředním šetření provedeném podle předpisů platných v místě nehody.

3. Pojištěný je dále povinen oznámit pojistiteli bez zbytečného odkladu každou nehodu, která by mohla být podkladem nároku na plnění pojištěného a nastala-li pojistná událost, oznámit bez zbytečného odkladu tuto okolnost a zároveň učinit podle svých možností nutná a účelná opatření, aby škoda byla co nejmenší a zachovat se přitom podle pokynů pojištěného. Pojištěný je oprávněn, pokud tak neučinil již pojištěný, sám zařídit potřebná opatření, a pojištěný je povinen jí to umožnit. Taková opatření pojištěného však neznamenají uznání jeho povinnosti plnit.

4. Pojištěný je rovněž povinen poskytnout pojistiteli veškerá vysvětlení potřebná ke zjištění okolností rozhodných pro plnění pojištěného a dovolit šetření, kterých je k tomu třeba. Nesmí bez souhlasu pojištěného měnit stav způsobený pojistnou událostí, zejména zahájením oprav, ledaže by změna byla nutná ke zmenšení škody nebo v obecném zájmu.

5. Nastala-li událost, jež by mohla založit nároky třetích osob z důvodů odpovědnosti pojištěného, nesmí bez písemného souhlasu pojištěného uznat ani

uspokojit nároky třetí osoby na náhradu škody. Byl-li takový nárok třetí osobou uplatněn mimosoudně nebo soudně, popř. bylo-li zavedeno trestní řízení pro čin, který by mohl být v souvislosti s pojistnou událostí, je pojištěný povinen o tom ihned pojištěného uvědomit a vyžádat si od něho pokyny pro další postup.

6. Žádá-li to pojištěný, je pojištěný povinen dát se zastupovat ve všech jednáních a sporech, týkajících se pojistné události, pojištěným, popř. zmocněncem, kterého k tomu pojištěný určí. Totéž platí o obhájci v případě trestního řízení. Navrhl-li pojištěný vyřízení nároku třetí osoby uznáním, narovnáním nebo soudním smírem, je pojištěný povinen se k tomuto návrhu vyjádřit ve lhůtě pojištěným k tomu stanovené, nevyjádří-li se v této lhůtě, platí to za souhlas s návrhem pojištěného. Nedošlo-li k navrženému vyřízení pro jednání pojištěného, není pojištěný povinen hradit více než kolik by plnil, kdyby k přijetí návrhu a vyřízení bylo došlo.

7. Stav způsobený pojistnou událostí je povinen pojištěný dát bez zbytečného odkladu zjištění zmocněnci pojištěného, popř. jím k tomu stanovenými znalci. V případě zjištění, že jde o škodu krádeží nebo jinými činy, jež budí podezření z trestných činů, je povinen učinit oznámení o tom příslušným bezpečnostním orgánům, jakmile se o takových okolnostech dověděl, a učinit účelná opatření k odhalení pachatele a opětovnému získání odcizených předmětů.

8. Lze-li činit za vznik škody odpovědnou nějakou třetí osobu, je pojištěný povinen zajistit vše potřebné k uplatnění postihu pojištěného.

9. Poruší-li pojištěný vědomě povinnosti stanovené těmito podmínkami nebo pojistnou smlouvou a mělo-li toto porušení podstatný vliv na vznik pojistné události nebo na zvětšení rozsahu následků pojistné události, je pojištěný oprávněn plnění ze smlouvy snížit podle toho, jaký vliv mělo toto porušení na rozsah jeho povinnosti plnit.

Článek 9

Výše škody a pojistné plnění

1. Škodou na pojištěném letadle nebo jeho příslušenství se rozumí poměrný díl pojistné hodnoty, odpovídající poměru znehodnocení letadla poškozením k jeho hodnotě v nepoškozeném stavu. Při úplné ztrátě nebo zničení letadla se rovná škoda jeho plné časové ceně.

2. Pojistné plnění se rovná v případě částečné škody částce, které je třeba k odstranění škody, přičemž však pojistné plnění v tomto případě nesmí být vyšší, než kolik by činilo při úplné ztrátě nebo zničení letadla. V takovém případě se pojistné plnění rovná pojistné částce pro poškozené letadlo.

3. Spočívá-li škoda v náhradě škody třetí osobě z důvodů odpovědnosti pojištěného, nemůže pojištění plnění překročit pojistnou částku stanovenou pro jednu pojistnou událost v pojistné smlouvě. Několik nehod, které vznikly z téže příčiny a jsou v časové souvislosti, se pokládá za jednu pojistnou událost.

Článek 10

Postih vůči třetí osobě

1. Nároky pojištěného na náhradu škody vůči třetí osobě, kterou lze činit odpovědnou za vzniklou škodu, přecházejí na pojistitele, pokud škodu nahradil.

2. Nahradil-li pojistitel jen část škody, má pojištěný před ním přednost pro uspokojení svého nároku z majetku osoby povinné k náhradě škody. Dosáhl-li by pojistitel uspokojení svého nároku před pojištěným, je povinen na jeho žádost převést na něho dosaženou náhradu až do částky, kterou nebyl nárok pojištěného třetí osobou uspokojen z toho důvodu, že byl před tím uhrazen nárok pojistitele.

3. Pojištěný je povinen dbát na to, aby právo na náhradu škody vůči třetí osobě, o níž věděl nebo vědět musel, že ji lze činit odpovědnou za vzniklou škodu, bylo zachováno, tj. zejména opatřit a předložit pojistiteli důkazní materiál, který má k dispozici, nebo který může opatřit úplný tak, aby ho pojistitel mohl po přezkoumání včas použít k uplatnění postihu vůči odpovědné osobě. Dokud nárok pojištěného na pojistitele ještě nepřešel, protože pojistitel ještě neposkytl pojistné plnění, může pojistitel na žádost pojištěného učinit sám opatření potřebná k zachování práva na náhradu škody vůči třetí osobě a pojištěný je povinen ho přitom podporovat, zejména opatřit a předložit k tomu potřebné postupní prohlášení nebo plnou moc a doklady, opodstatňující uplatnění takového práva. Takový postup pojistitele neznamená, zejména jestliže odmítá povinnost poskytnout pojistné plnění, jakékoliv uznání nároku na pojistné plnění. Napořádá-li pojištěný o takové opatření pojistitele, je sám povinen učinit všechna opatření k tomu, aby postih vůči třetí osobě nebyl zmařen.

4. Vzdal-li se pojištěný svého práva na náhradu škody vůči třetí osobě, kterou lze činit odpovědnou za vzniklou škodu nebo svého práva na zajištění takového nároku anebo zmařil-li jinak uplatnění postihu proti takové osobě, není pojistitel povinen plnit potud, pokud bylo lze očekávat z nároku pojištěného nebo jej zajišťujícího práva od třetí osoby náhrady.

5. Projeví-li se následky takového jednání pojištěného teprve v době, kdy již pojistitel svůj závazek poskytnout plnění splnil, je pojištěný povinen vrátit

pojistiteli pojistné plnění nebo takovou jeho část, o kterou tím bylo uspokojení postižného nároku pojistitele sníženo.

Článek 11

Pojistné

Podkladem pro výpočet pojistného jsou pojistné částky stanovené pojištěným. Výše pojistného je stanovena v pojistné smlouvě. Nebylo-li ujednáno jinak, je pojistné splatné ihned po uzavření pojistné smlouvy.

Část čtvrtá

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 12

1. Promlčecí doba je tříletá a běží ode dne, kdy právo mohlo být vykonáno poprvé. U práv na plnění z pojištění počíná běžet promlčecí doba za rok po pojistné události.

2. Pokud práva a povinnosti z pojištění nejsou upraveny ani v pojistné smlouvě, ani v pojistných podmínkách, řídí se ustanoveními občanského zákoníku, popř. zvyklostmi obecně zachovávanými v pojištnictví.

3. Všechna ustanovení pojistných podmínek i všechny jejich části tvoří nedílný celek a jsou závazné pro obě smluvní strany a ze smlouvy oprávněné osoby. Přitom písemná ujednání uvedená ve smlouvě mají přednost před ustanoveními pojistných podmínek, od kterých je možné se ve smlouvě odchýlit pouze v souladu s § 788 odst. 3 občanského zákoníku.

4. Použije-li se cizozemských doložek, má se zato, že jimi strany zamýšlely dosáhnout účinků, jaké jim dává výklad těchto doložek podle práva země jejich původu.

5. Případné přebytky na pojistném použije pojistitel ke zvýhodnění pojištění formou zvýšení příspěvku zábrany škod, rozšíření jeho rozsahu, zvýšení pojistných částek nebo ke snížení sazeb pojistného. Přebytky na pojistném zvažuje pojistitel z celkového přijatého pojistného pro druh pojištění sjednaného podle těchto všeobecných podmínek na základě kalkulací pro období minimálně 5 let.

6. Pojištěný a pojistitel se dohodli na místní příslušnosti Krajského obchodního soudu v Praze pro rozhodování event. soudních sporů mezi pojistitelem a pojištěným.